

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

ТОМ 29

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

TOME 29

COMMISSION DU DANUBE
VINGT - NEUVIEME SESSION

CD/SES 29

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

Tome 29

VINGT-NEUVIEME SESSION

**tenue à Budapest
du 16 au 27 mars 1971**

(Procès-verbaux N°s 148-151)

LISTE DES PARTICIPANTS

aux travaux de la XXIX^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 |
| M. Otto MASCHKE | - Conseiller |
| M. Franz SCHLAFFER | - Conseiller |
| M. Josef FRANZ | - Conseiller |
| M. Ernst GLASEL | - Conseiller |
| M. Karl AUER | - Conseiller |
| M. N. WURMBOCK | - 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 |
| M. V. DANEV | - Conseiller |
| M. Nikola MLADENOV | - Conseiller |
| M. Milko HARIZANOV | - Conseiller |
| M. D. VILKOV | - Conseiller |

Délégation hongroise

M. József SZIPKA	- Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube
M. György FEKETE	- Suppléant du Représentant
M. István KUTASSY	- Conseiller
M. Sándor FINKEY	- Conseiller
M. György ANGELI	- Conseiller
M. Béla BENCSEK	- Conseiller
M. Dezső KOVACS	- Conseiller
M. József SZILAGYI	- Conseiller
M. József FROMMER	- Conseiller
M. Sándor BARANYI	- Conseiller
M. László LUKACS	- Conseiller
M. István PALOS	- Conseiller
M. Ede GYIMESI	- Conseiller
M. József BARNA	- Conseiller
M. Odön UZONI	- Conseiller
M. János VASARHELYI	- Conseiller
M. Attila TURI-KOVACS	- Conseiller
M. János TOTH	- Conseiller

Délégation roumaine

M. Dumitru TURCUȘ	- Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube
M. Aureliu CRISTESCU	- Suppléant du Représentant
M. Mircea MARINESCU	- Conseiller
M. Vladimir FOCSA	- Conseiller
M. Florin GEAMĂNU	- Conseiller
M. Ion ȚIGARET	- Conseiller
M. Pavel PLATONA	- Conseiller

Délégation tchécoslovaque

M. František DVORSKY	- Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube
M. Vítězslav ŠEFERNA	- Conseiller
M. Eugen MALOVECKY	- Conseiller
M. Jaroslav KATZER	- Conseiller

M. Josef TICHY	- Conseiller
M. Ludovit KINCEL	- Conseiller
M. Milan ZAHRADNICEK	- Conseiller
M. Ondrej LUBY	- Expert
M. Peter DANISOVIC	- Expert

Délégation soviétique

M. F. E. TITOV	- Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube
M. V. A. PILIAEV	- Suppléant du Représentant
M. A. A. MAKEEV	- Conseiller
M. K. V. BANNOV	- Conseiller
M. A. I. AFANASSIEV	- Conseiller
Mme P. A. SENTIOULEVA	- Conseiller
M. B. G. HABIROV	- 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
M. Siniša PETROVIC	- Conseiller
M. Radmilo MARKOVIC	- Conseiller
M. Branko PETRIC	- Conseiller
M. Stjepan RADIC	- Conseiller
M. Jovan VLADIKOVIC	- Conseiller
M. Rajko VASILIC	- Conseiller
M. Branko JANKOVIC	- Conseiller
M. Radmilo SAVIC	- Expert
M. Djordje LALOŠEVIC	- Expert
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. Traian MIHAILA - Membre de délégation

Administration fluviale du secteur Rajka - Gönyű

- M. Mihály BOKOR - Directeur -adjoint
- M. Viliam FABRY - Ingénieur en chef

III.

Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne

- M. H. REEMTS - Chef de département au Ministère des Transports
- M. B. RUMELIN - Chef de département au Ministère des Transports
- M. J. HUBENER - Conseiller ministériel
- M. O. AMESMEIER - Conseiller ministériel
- M. H. PERTZSCH - Conseiller
- M. H.J. LIEBSCHER - Conseiller
- M. H.P. DICK - Conseiller

Commission Economique pour l'Europe de l'ONU

- M. N.S. DESPICHT - Directeur de la Division des Transports

Organisation Météorologique Mondiale

- M. G. PECZELY

Union Internationale des Télécommunications

- M. R. PETIT - Membre de l'I.F.R.B.

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

N^o 148

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 16 mars 1971
à Budapest

Président - M. ENDERL

Représentants

République d'Autriche	- M. Enderl
République Populaire de Bulgarie	- M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	- M. Szipka
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 05.

A l'occasion de l'ouverture de la XXIX^e session le Président de la Commission du Danube, M. Enderl, salue les Représentants des pays membres de la Commission, les membres des délégations de tous les pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, ainsi que le Directeur et tous les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission.

Au nom des Représentants, et en son propre nom également, il salue le nouveau Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, M. Szipka, et lui souhaite une coopération fructueuse dans la solution de toutes les tâches posées devant la Commission. M. Enderl souligne à cette occasion la participation active aux travaux de la Commission de l'ancien Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, M. Jakus, et lui exprime sa profonde reconnaissance.

Au nom de tous les présents, M. Enderl salue aussi M. Despicht, directeur de la Division des Transports de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU. Lui souhaitant de grands succès à son nouveau poste de directeur, il exprime l'espoir qu'avec son concours l'avenir permettra de réaliser de nouveaux progrès dans le règlement des relations entre la Commission du Danube et la Commission économique pour l'Europe.

M. Enderl salue ensuite M. Peczely, le représentant de l'Organisation Météorologique Mondiale avec laquelle la Commission a de très bons contacts.

La Commission du Danube, en tant qu'organisation intergouvernementale, poursuit M. Enderl, contribue par ses activités au développement de la navigation sur le Danube, ce dans l'intérêt de l'économie des pays danubiens. En déployant des efforts pour trouver des solutions constructives aux problèmes relevant de la compétence de la Commission, les pays-membres contribuent à la création d'une atmosphère de compréhension et de bon voisinage entre les pays danubiens, faisant ainsi leur apport à la cause du renforcement de la paix, de la sécurité et de la coopération mutuellement avantageuse pour les pays de notre continent.

M. Enderl constate qu'au cours de la période écoulée la Commission a effectué un grand travail pour accomplir les tâches posées devant elle par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Récapitulant les résultats des travaux effectués par la Commission au cours de la période considérée, M. Enderl dit que conformément à son plan de travail, la Commission a fait paraître la Carte de pilotage du Danube de Silistra à Sulina, et ainsi des cartes sont disponibles pour la presque totalité du parcours du Danube, ce qui représente, sans aucun doute, une grande aide aux bateliers dans leur travail quotidien. Au cours de la même période ont été publiés: l'Information sur l'entretien du chenal de Regensburg à Sulina, les Fiches des seuils, les Annuaire statistique et hydrologique du Danube, qui sont tous des ouvrages de référence de grande valeur pour les entreprises de navigation et les organisations intéressées.

M. Enderl souligne que durant la période traitée plusieurs projets de Recommandations ont été élaborés, examinés et concertés par des réunions d'experts, et sont maintenant soumis à la session; il s'agit des projets suivants:

- Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube;
- Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs radar;
- Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube;
- Recommandations relatives à la coordination du service hydro-météorologique sur le Danube;
- Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau.

Comme il découle du Plan de travail - dit M. Enderl -, la Commission a poursuivi l'étude des questions d'ordre nautique, technique, hydrométéorologique et statistique ainsi que l'étude des questions liées aux mesures à prendre pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyű.

D'autre part - note M. Enderl -, sur la base de la nouvelle structure et du nouveau tableau du personnel du Secrétariat, approuvés par la session, les projets de modifications à apporter aux Règles de procédure, aux Dispositions relatives au Secrétariat et au Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat, ont été préparés et examinés par la réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation, projets qui sont soumis à la session pour examen et adoption.

En ce qui concerne les relations de la Commission avec d'autres organisations internationales, M. Enderl informe la session que des résultats positifs ont été obtenus dans ce domaine également et que le nombre des organisations internationales s'occupant des questions de navigation avec lesquelles la Commission a des contacts, a augmenté. Conformément aux indications de la XXVIII^e session, la direction de la Commission a pris les mesures appropriées pour élever le niveau de la représentation de la Commission du Danube au sein de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation. A la suite de ces mesures, l'Assemblée générale de la Commission Internationale Permanente, réunie à Lisbonne, a ratifié, le 19 mai 1970, le statut de la Commission du Danube au niveau de statut gouvernemental. Ceci témoigne de l'accroissement de l'autorité de la Commission du Danube sur le plan international.

Poursuivant son allocution, M. Enderl constate que grâce à l'esprit de compréhension et de coopération témoigné par les pays danubiens, toutes les tâches assignées par la XXVIII^e session ont été résolues par la Commission. En rapport avec ceci, il exprime sa reconnaissance à tous les Représentants des pays-membres, aux autorités compétentes des pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales, au Directeur et à tous les fonctionnaires du Secrétariat et des Services pour les efforts qu'ils ont déployés afin de trouver des solutions aux problèmes posés devant la Commission.

Comme il découle de l'ordre du jour préliminaire - dit M. Enderl -, la XXIX^e session doit examiner de nombreuses questions dont la solution contribuera à améliorer encore davantage la navigation sur le Danube. L'Appareil de la Commission a préparé tous les documents à traiter par la session.

M. Enderl conclut en exprimant sa certitude que l'examen de toutes les questions inscrites à l'ordre du jour de la session se déroulera dans l'atmosphère de travail et de coopération étroite qui caractérise l'activité de la Commission du Danube.

Le Président constate que tous les Représentants des Etats-membres sont présents à la session munis de pleins pouvoirs établis en bonne et due forme, et, souhaitant à tous un travail fructueux, déclare ouverte la XXIX^e session.

M. Szipka (Hongrie) remercie les aimables paroles prononcées par le Président à l'adresse de M. Jakus et à son adresse, et assure tous les Représentants qu'en assumant les fonctions honorables de Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube il déploiera tous ses efforts afin que son activité contribue au succès des travaux de la Commission du Danube.

Passant à l'examen du projet de l'ordre du jour, le Président communique que l'ordre du jour préliminaire de la XXIX^e session (doc. CD/SES 29/9*) - diffusé en temps voulu par le Secrétariat - a été établi conformément à l'article 16 des Règles de procédure et compte tenu de la proposition du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube relative à la rédaction de certains points de l'ordre du jour, et de la proposition commune présentée au point 6 de l'ordre du jour par les Représentants de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube.

Conformément à ce qu'ont convenu les Représentants - dit M. Enderl -, le point 6 de l'ordre du jour préliminaire a été formulé comme suit:

- "Discussion et décision des questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyű sur la base de l'Annexe II à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, conclue le 18 août 1948, à Belgrade.

- 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 Gönyű."

Le Président prie les Représentants d'exprimer leurs éventuelles observations au sujet de l'ordre du jour proposé - doc. DOC/SES 29/9-a*).

Aucune observation n'étant formulée, le Président met au vote le projet de l'ordre du jour.

L'ordre du jour de la XXIX^e session est adopté à l'unanimité - doc. CD/SES 29/12 (Annexes I).

*) Se trouve dans les archives de la Commission.

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

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

- 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. Afanassiev, membre de la délégation soviétique;

- Questions statistiques (point 4 de l'ordre du jour): M. Harizanov, membre de la délégation bulgare;

- 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;

- Examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü (point 6 de l'ordre du jour): M. Schläffer, membre de la délégation autrichienne;

- Rapport du Directeur sur l'accomplissement du Plan de travail pour la période de mars 1970 à mars 1971 et du projet de Plan de travail pour la période de mars 1971 à mars 1972 (points 8 et 9 de l'ordre du jour): M. Fekete, Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube;

- Projet de budget de la Commission du Danube pour 1971 (point 10 de l'ordre du jour): M. Barna, membre de la délégation hongroise.

La session examine et approuve le projet de plan de déroulement de la XXVIII^e session.

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.

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 1970 - doc. CD/SES 29/6 (Annexes III).

M. Barna, 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 29/11 (Annexes II).

Le Président met au vote le projet de décision sur le point 7 de l'ordre du jour.

La décision relative au Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission pour 1970 est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/13 (Annexes I).

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

Le Président constate que les questions inscrites à l'ordre du jour de la première séance plénière ont toutes été examinées.

M. Titov (Union Soviétique) informe la session qu'il quitte la Hongrie et qu'ainsi il lui sera impossible d'assister aux autres séances plénières de la session. Il exprime sa profonde reconnaissance aux Représentants pour leur coopération active, et souhaite à tous les présents de nouveaux succès dans leur travail, une bonne santé et beaucoup de bonheur.

S'exprimant au nom de tous les présents et en son propre nom également, le Président dit regretter sincèrement le départ de M. Titov. Nous garderons tous, dit-il, les meilleurs souvenirs de notre travail commun. Il souhaite à M. Titov de grands succès dans son nouveau travail et une bonne santé.

M. Turcuş (Roumanie) souhaite la bienvenue au sein de la Commission du Danube au nouveau Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, M. Szipka, et dit espérer qu'à l'avenir également toutes les tâches posées devant la Commission pourront être résolues avec succès.

Par la même occasion, M. Turcuş exprime à M. Titov les sincères remerciements de tous les Représentants pour sa coopération active et constructive au sein de la Commission du Danube, et pour

son activité de grande valeur, dont l'objectif était de trouver des solutions à tous les problèmes qui se sont posés au cours des cinq années pendant lesquelles M. Titov a représenté l'Union Soviétique à la Commission du Danube.

Tout en exprimant ses regrets de voir partir M. Titov, M. Turcuş formule l'espoir que le nouveau Représentant de l'Union Soviétique à la Commission du Danube aura le même esprit de collaboration et que la coopération sera tout aussi bonne avec lui.

M. Turcuş souhaite à M. Titov de grands succès dans son travail futur, du bonheur et de la santé.

M. Titov remercie une fois encore les paroles amicales adressées à son égard et souhaite à tous de grands succès dans leur activité future.

M. Despicht (Commission Economique pour l'Europe) remercie de tout coeur l'invitation à la XXIX^e session et dit que ceci est un grand honneur et un grand plaisir pour lui, d'autant plus qu'il a été en son temps commissaire-suppléant à la Commission Centrale du Rhin, cette autre commission fluviale importante.

M. Despicht note qu'à l'Organisation des Nations Unies, et notamment à la Commission Economique pour l'Europe, on attribue une grande importance à l'activité de la Commission du Danube. A leur avis, l'une des tâches importantes à résoudre au cours de la prochaine décennie est le développement et la liaison des voies navigables en Europe. Les 25 dernières années ont marqué de grands progrès dans le domaine de la coopération entre tous les Etats européens, et sous ce rapport, de bons résultats ont été obtenus dans les transports par voie ferrée et par route. Nous espérons, dit M. Despicht, que les années 70 nous permettront d'aboutir au même succès dans les transports par voie d'eau. La Commission Economique pour l'Europe forme des espoirs, dit M. Despicht, qu'une coopération sera établie entre les deux importantes commissions fluviales, la Commission du Danube et la Commission du Rhin. La Commission Economique pour l'Europe est prête à jouer son rôle dans la préparation de cette coopération future et à contribuer au développement des transports intérieurs en Europe.

M. Despicht termine en remerciant la Commission du Danube de l'invitation à assister à la session et lui souhaite de grands succès.

La séance est levée à 11 heures.

PROCES - VERBAL

N^o 149

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 22 mars 1971
à Budapest

Président - M. ENDERL

Représentants

République d'Autriche	- M. Enderl
République Populaire de Bulgarie	- M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	- M. Szipka
République Socialiste de Roumanie	- M. Turcuş
République Socialiste Tchécoslovaque	- M. Dvorsky
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	- M. Piliaev (Suppléant)
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	- M. Jovič

La séance est ouverte à 10 heures 15.

Le Président ouvre la séance et dit: "Nous venons d'apprendre avec profonde et vive émotion la mort subite et prématurée, survenue ce matin, de M. Kojouharov, Suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube.

"M. Kojouharov, qui assumait depuis de longues années les fonctions de Suppléant, occupait dans son pays également un poste de grande responsabilité, celui de Directeur de l'Administration bulgare des voies navigables du Danube.

"Au long des années nous avons tous rencontré en lui un ami et nous avons eu l'occasion de connaître ses hautes qualités personnelles, sa grande expérience et sa compétence dans les questions de la navigation danubienne, ainsi que son aspiration à trouver des solutions unanimement acceptables aux divers problèmes surgissant au sein de la Commission du Danube.

"En mon nom et au nom de tous les présents, je prie M. Bogdanov, Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube, de transmettre nos sincères condoléances au Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie et à la famille de M. Kojouharov."

Le Président propose d'observer une minute de silence en l'honneur de la mémoire de M. Kojouharov.

"Malheureusement, avant de commencer nos travaux, je dois, en ma qualité de Président, m'acquitter d'encore un devoir très pénible et vous faire part que nous avons appris avec une profonde émotion la mort prématurée, survenue il y a quelques jours, après une longue et grave maladie, de M. Károly Erdélyi, qui avait, de 1964 à 1966, représenté la République Populaire Hongroise au sein de la Commission du Danube.

"Tous les présents ont connu M. Erdélyi et ont pu apprécier ses hautes qualités, sa grande érudition et son esprit de coopération. Malgré ses nombreuses occupations en tant que vice-ministre des Affaires étrangères, poste qu'il occupait à cette époque, il a toujours su consacrer une partie de son temps à la recherche, au sein de la Commission du Danube, de solutions constructives aux problèmes intéressants tous les pays danubiens, contribuant ainsi activement au développement de la navigation sur le Danube.

"Au nom de tous les présents et en mon propre nom, je prie M. Szipka, Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, de transmettre nos sincères condoléances aux organes dirigeants de la République Populaire Hongroise, ainsi qu'à la famille du défunt."

Le Président propose d'observer une minute de silence à la mémoire de M. Erdélyi.

Le Président communique ensuite que conformément au plan de déroulement de la session, la deuxième séance plénière aura à examiner 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:
 - i) Projet de Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube.
 - ii) 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.
 - iii) Projet de schéma de l'Indicateur kilométrique du Danube.
 - iv) Projet de Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube.
- 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.
- d) Projet de 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.

3. Questions hydrométéorologiques -

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

- a) Projet de Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube.
- b) Projet de Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau.

4. Questions statistiques -

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

- a) Projet du formulaire St-2 et des indications méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire.
- b) Projet du formulaire St-3 et des indications méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire.

Avant d'aborder l'examen des questions à l'ordre du jour et de donner la parole au président du groupe de travail pour les questions nautiques, le Président salue très cordialement, en son nom et en celui de tous les présents, le Représentant de l'Union Internationale des Télécommunications, M. Petit, qui assiste à cette séance.

Par sa participation active aux travaux des réunions et des sessions de la Commission, M. Petit a toujours contribué - dit M. Enderl - à trouver des solutions à nombre de problèmes importants du domaine des radiocommunications dans la navigation sur le Danube.

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

M. Vladiković, président du groupe de travail pour les questions nautiques, présente le rapport du groupe de travail et les projets de décisions sur les questions nautiques - doc. CD/SES 29/14 (Annexes II).

M. Szipka (Hongrie) dit qu'à son avis la réunion d'experts pour les questions nautiques a exécuté un travail de grande valeur, qui aura une influence considérable sur la sécurité et la rentabilité de la navigation sur le Danube.

Sous ce rapport, M. Szipka souligne l'importance du projet de Recommandations relatives aux principaux paramètres des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube, qui a été examiné par la réunion d'experts en novembre 1970. De l'avis de M. Szipka, ces Recommandations donneront aux usines fabriquant des appareils-radar et aux organisations qui exploitent ces appareils des indications utiles quant aux spécifications de leurs paramètres unifiés et à leur emploi adéquat.

M. Szipka souligne aussi l'importance que présente du point de vue du renforcement de la sécurité de la navigation de jour et de nuit sur le Danube, le projet de Recommandations relatives à l'unification des réflecteurs-radar et au mode d'installation de ces réflecteurs sur les signaux de balisage. Ce mode de balisage moderne et unifié - dit M. Szipka - rendra la navigation non seulement plus sûre, mais elle en augmentera également la rentabilité, l'une des exigences fondamentales que doit satisfaire le transport par voie d'eau.

Un autre pas important sur la voie de l'accroissement de la sécurité de la navigation est celui de l'utilisation, dans le système des radiocommunications sur le Danube, de fréquences sur ondes métriques.

M. Szipka considère que la réunion d'experts tenue en novembre 1970 a accompli avec succès la tâche qui lui a été confiée en ce qui concerne la préparation et la mise au point d'un projet de codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube. Il est d'avis que l'introduction de ces codes dans la navigation danubienne sera d'une grande aide pour la batellerie et permettra d'éliminer les difficultés de langage qui peuvent se produire dans les radiocommunications.

L'application du poussage sur une échelle de plus en plus large exige - dit M. Szipka - que les questions en rapport avec l'exploitation et la sécurité de ce mode de navigation soient réglées aussi tôt que possible. Or, seule une coopération à l'échelle internationale, déployée au sein de la Commission du Danube, permettra de le faire. Il estime très indiquée l'inclusion, dans le plan de travail de la Com-

mission pour 1971/1972, des questions liées au problème du poussage, car leur solution - dit-il - contribuera au développement de cette méthode moderne de conduite des bâtiments.

Poursuivant son intervention, M. Szipka relève la bonne conduite des travaux de la réunion d'experts par son président, M. Banov, et les mérites du représentant de l'Union Internationale des Télécommunications, M. Petit, qui par ses conseils a toujours beaucoup aidé les travaux de cette réunion. M. Szipka remercie également M. Vladikovič, président du groupe de travail pour les questions nautiques pour la bonne conduite des travaux de ce groupe.

En conclusion, M. Szipka déclare que la délégation hongroise accepte les recommandations proposées par le groupe de travail pour les questions nautiques.

M. Zahradniček (Tchécoslovaquie) dit que les documents soumis à l'examen de la présente séance plénière reflètent les résultats importants atteints par le groupe de travail et la réunion d'experts pour les questions nautiques, aux travaux desquels ont participé aussi des experts en questions de radiocommunications.

M. Zahradniček souligne notamment l'importance du Livre des codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube et du Tableau des fréquences dans la bande des ondes métriques, à utiliser par le service international radiotéléphonique dans la navigation sur le Danube. Le Livre des codes est dans sa majeure partie basé sur le projet présenté en 1969 par les experts de la République Populaire Hongroise. Il contient les abréviations de codes extraites du Code International des Signaux (INTERCO) adaptées aux besoins de la navigation fluviale afin d'exprimer les différentes situations se présentant sur le fleuve, situations importantes surtout du point de vue de la sécurité de la navigation. Les abréviations contenues dans le Livre de codes sont utilisables tant pour les liaisons radiotélégraphiques que pour les liaisons radiotéléphoniques. Elles seront d'une utilité particulière dans les cas où les difficultés de langue ne permettent pas un contact radiotéléphonique en langage clair.

Le code proposé à l'approbation de la session - dit M. Zahradniček - est le premier code international fluvial, et dans la situation du bassin danubien, spécifique du point de vue linguistique, son utilisation est particulièrement fondée.

Le travail effectué est dans une certaine mesure - dit-il - un travail de pionnier, dont l'importance sera surtout appréciée dans le futur, après la création d'un réseau unifié des voies navigables européennes.

Il n'est pas nécessaire - dit M. Zahradniček - de souligner l'importance d'une liaison radiotéléphonique prompte et fiable, ni son utilité du point de vue de la sécurité et de l'économie de la navigation. Le consentement donné par les administrations de télécommunications des pays danubiens pour l'utilisation de certaines fréquences dans le service radiotéléphonique sur ondes métriques dans la navigation danubienne, représente un grand pas en avant dans le développement du service des radiocommunications sur le Danube.

Les fréquences figurant dans le document proposé permettront de réaliser des liaisons aussi bien en simplex qu'en duplex, tant pour les liaisons bâtiment-bâtiment que pour les liaisons bâtiment-rive. En adoptant ces fréquences, nous fournirons les bases nécessaires pour le développement futur du service mobile international radiotéléphonique sur le Danube dans la bande des ondes métriques. Ce service rendra possible une liaison prompte et fiable entre des bâtiments de nationalités différentes, de même qu'entre ces bâtiments et les stations côtières, et contribuera ainsi à la sécurité de la navigation sur le Danube.

M. Zahradniček conclut en déclarant qu'en raison de ce qui vient d'être exposé, la délégation tchécoslovaque propose d'approuver le rapport du groupe de travail présenté et les projets de décisions qu'il contient.

M. Turcuş (Roumanie) dit que la délégation roumaine constate et apprécie avec satisfaction le travail fructueux et de très bonne qualité accompli par la Commission du Danube dans le principal domaine de son activité, à savoir dans celui des questions nautiques.

Nous avons eu plusieurs fois l'occasion de souligner, dit M. Turcuş, l'utilité et le grand intérêt que présente pour la navigation la solution concrète des problèmes, qui contribue directement au développement de la navigation danubienne.

Parlant des questions qui figurent à l'ordre du jour de la présente session dans le domaine de la navigation, M. Turcuş souligne particulièrement l'importance des cartes de pilotage du Danube, du

Guide des bateliers, des Recommandations relatives aux réflecteurs-radar, aux radiocommunications entre les bâtiments navigant sur le Danube et d'autres questions qui ont été examinées par le groupe de travail pour les questions nautiques.

La délégation roumaine - dit M. Turcuş - apprécie hautement le travail de l'Appareil de la Commission, qui sur la base des données fournies par les organismes compétents des pays danubiens, a élaboré des matériaux et une documentation de haute qualité, pour lesquels la délégation roumaine lui exprime ses remerciements.

M. Turcuş remercie M. Vladikovič, président du groupe de travail, qui a dirigé avec grande compétence les travaux du groupe.

En conclusion, M. Turcuş déclare que la délégation roumaine est d'accord avec le rapport présenté et qu'elle votera pour l'adoption des projets de décisions proposés.

M. Petit (Union Internationale des Télécommunications) remercie le Président et la Commission du Danube pour les aimables paroles prononcées à l'égard de l'Union Internationale et à l'égard de sa propre personne et déclare qu'il en fera part aux autorités compétentes de l'Union.

En ce qui concerne le projet de document examiné par la session, M. Petit considère que la Commission du Danube franchira un pas important en adoptant les codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube. En effet - dit-il - ces codes ont avant tout pour objet de pallier les difficultés de langage dans les communications radiotéléphoniques. Or, la radiotéléphonie se développe de plus en plus et il est évident qu'en adoptant ces codes, la Commission favorisera les communications internationales.

En ce qui concerne l'utilisation des ondes métriques pour les besoins du service international radiotéléphonique, M. Petit note que dans ce domaine également la Commission va franchir un pas important, car elle va favoriser ainsi l'établissement de communications à distance courte et moyenne, c.à.d. elle favorisera les communications qui ont pour objet d'assurer la sécurité de la navigation sur le Danube. Bien entendu, le choix des voies ne résout pas toutes les questions dans ce domaine, beaucoup reste à faire encore dans le domaine de la planification et, de l'avis de M. Petit, cette planification pourra se faire dans les années à venir dans de bonnes conditions.

M. Petit rappelle qu'il reste encore un problème qui ne figure pas dans le rapport sur les questions nautiques, mais qui a une relation très étroite avec les questions de radiocommunications. C'est la question des Recommandations relatives au service des radiocommunications sur le Danube adoptées en 1965 par la Commission. Il est évident que du fait du développement technique et notamment des décisions que la Commission est en train de prendre, ces Recommandations ont besoin d'une révision, et le groupe de travail pour les questions nautiques présidé par M. Vladikovič l'ayant reconnu, a proposé d'insérer dans le projet de plan de travail pour 1971/1972 une consultation des autorités compétentes des pays danubiens sur ce sujet.

Je suis persuadé - dit M. Petit - que lorsque les résultats de la consultation auront été reçus et analysés par l'Appareil de la Commission, ils montreront qu'effectivement une révision de ces Recommandations est nécessaire, et la XXX^e session prendra certainement une décision à ce sujet.

Le Président met au vote les projets de décisions sur les questions nautiques, à savoir:

- Le projet de décision portant sur les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/33 (Annexes I).

- Le projet de décision portant sur les Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/34 (Annexes I).

- Le projet de décision concernant les Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/35 (Annexes I).

- Le projet de décision concernant les fréquences à utiliser pour les besoins du service international radiotéléphonique sur ondes métriques sur le Danube.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/36 (Annexes I).

- Le projet de décision concernant le schéma du Guide des bateliers, l'Information portant sur l'introduction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, l'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 et les Rapports de la réunion d'experts et du groupe de travail pour les questions nautiques.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/37 (Annexes I).

Le Président constate que toutes les décisions concernant le point 1 de l'ordre du jour ont été adoptées à l'unanimité et remercie M. Vladiković, président du groupe de travail pour les questions nautiques, ainsi que tous les membres de ce groupe de travail pour leur grande et fructueuse activité qui a permis à la Commission d'adopter plusieurs documents d'une grande importance pour la navigation danubienne. Le Président exprime également ses remerciements au Directeur et aux fonctionnaires de l'Appareil qui, par la bonne préparation des documents, ont considérablement facilité la tâche de 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 et le projet de décision - doc. CD/SES 29/38 (Annexes II).

M. Szipka (Hongrie) note que l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina, publiée annuellement par la Commission, donne un compte-rendu des travaux de régularisation exécutés dans le but de maintenir et d'améliorer les gabarits du chenal et offre un tableau sur le nombre des signaux installés et sur le développement du balisage, ce qui revêt une grande importance du point de vue de la sécurité. L'Information donne aussi une description du régime des glaces au cours de l'année considérée et des renseignements quant à la durée des glaces, aux endroits où il y a eu prise du fleuve et embâcles; elle attire l'attention sur les points défavorables pour la navigation et menacés par des crues accompagnées de glaces.

L'Information fournit également une description des travaux exécutés sur la base d'accords bilatéraux afin de réduire le nombre des jours non navigables et d'éviter les inondations de crues en période avec glaces.

C'est avec satisfaction que nous constatons - dit M. Szipka -, qu'en se fondant sur les renseignements reçus, le Secrétariat et les Services de la Commission ont accompli un bon travail.

M. Szipka constate que l'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 (période 1970-1975), dressée par l'Appareil conformément au point 15 du plan de travail de la Commission, fait ressortir de grandes divergences - tant en ce qui concerne le volume que le contenu - entre les données reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, par suite de la diversité des travaux exécutés sur les différents secteurs du Danube. Sous ce rapport, M. Szipka estime justifiée la proposition de la Commission, selon laquelle l'élaboration du plan de la deuxième étape des grands travaux sur le Danube serait à entreprendre sur la base des données fournies complémentirement par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales.

M. Szipka attire l'attention sur la déclaration des délégations hongroise et tchécoslovaque, exposée dans le rapport du groupe de travail, au sujet de l'établissement, par l'Administration fluviale commune, du plan des travaux pour la période de 1971 à 1975.

En conclusion, M. Szipka remercie M. Marinescu pour la haute compétence avec laquelle il a dirigé les travaux du groupe pour les questions techniques, et déclare que la délégation hongroise approuve le rapport du groupe de travail et votera pour l'adoption du projet de décision.

Le Président met au vote le projet de décision sur les questions techniques.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/38 (Annexes I).

Le Président remercie M. Marinescu qui a dirigé avec grande compétence l'activité du groupe de travail pour les questions techniques, ainsi que tous les membres de ce groupe de travail, le Direc-

teur et l'Appareil de la Commission, pour avoir achevé avec succès les tâches qui leur ont été confiées.

La session examine le point 3 de l'ordre du jour: Questions hydrométéorologiques.

M. Afanassiev, président du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, présente le rapport et les projets de décisions (doc. CD/SES 29/21 - Annexes II), et dit que le groupe de travail a souligné que l'introduction des nouvelles Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube contribuera à accroître la qualité des services fournis à la navigation danubienne dans le domaine de l'hydrométéorologie.

D'autre part, le groupe de travail a constaté que les Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau ont pour but d'obtenir des données de débit concertées pour tout le parcours du fleuve, ce qui est très important pour l'élaboration des projets d'ouvrages nautiques et techniques dans le cadre de la Commission du Danube et également pour augmenter la fiabilité des prévisions hydrologiques pour le Danube.

Le groupe de travail a jugé nécessaire de relever que l'Appareil de la Commission a accompli les tâches que lui a confiées la XXVIII^e session et que les projets de Recommandations préparés par l'Appareil répondent entièrement aux exigences actuelles de l'organisation du service hydrométéorologique pour les besoins de la navigation et donnent la possibilité d'améliorer la valeur des données hydrométéorologiques.

M. Peczely (Organisation Météorologique Mondiale) transmet les bons vœux de l'OMM à la XXIX^e session de la Commission du Danube.

Depuis de longues années déjà - dit M. Peczely - l'OMM accorde une grande attention aux travaux fructueux effectués par la Commission du Danube dans le domaine de l'élaboration et de l'introduction de méthodes de formulation des prévisions hydrologiques, ainsi que dans le domaine de l'extension du réseau des observations hydrologiques et de l'utilisation d'instruments de mesure unifiés.

Comme on le sait, poursuit M. Peczely, l'OMM déploie également de grands efforts pour la modernisation des télécommunications

dans le domaine de la météorologie, nécessaires pour l'établissement des prévisions, et nous pensons que les cadres d'une future coopération fructueuse entre les deux Organisations pourraient être élaborés et créés dans ce domaine.

Tous les météorologues et hydrologues connaissent les difficultés qui surgissent lors de l'élaboration des prévisions hydrologiques, notamment des prévisions à longue échéance formulées pour les besoins de la navigation dans le but de pronostiquer les bas niveaux de longue durée et les phénomènes de glaces. M. Peczely exprime l'espoir que les travaux de la Commission dans ce domaine correspondent entièrement à ceux effectués par les services météorologiques des pays danubiens dans le cadre de la Décennie hydrologique internationale.

Soulignant l'importance du travail de la section hydrométéorologique de la Commission du Danube, ainsi que l'actualité des problèmes d'hydrométéorologie inscrits à l'ordre du jour de la XXIX^e session, M. Peczely souhaite, au nom de l'OMM, de grands succès à tous dans la réalisation des objectifs visés.

M. Piliaev (Union Soviétique) déclare que la délégation soviétique accorde une grande importance aux deux documents dont les projets ont été soumis à la session, à savoir les Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube et les Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau. Il souligne que leur application dans la pratique contribuera à l'amélioration des services fournis à la navigation dans le domaine de l'hydrométéorologie.

La coordination du service hydrométéorologique sur le Danube n'est pas un problème nouveau, dit M. Piliaev. En effet, les Recommandations en vigueur ont été adoptées il y a déjà 18 ans par la IX^e session de la Commission du Danube. Elles ont contribué à l'introduction d'une méthode uniforme d'observation et de dépouillement des données, dans le but d'obtenir pour tout le parcours du Danube des données homogènes d'une grande nécessité pour l'amélioration de la qualité des services fournis à la navigation. La réalisation des mesures prévues par ces Recommandations a concouru à l'accroissement de la sécurité de la navigation et à l'augmentation de la rentabilité de la batellerie.

A l'issue de longs et grands travaux, dit M. Piliaev, l'Appareil a préparé, avec le concours des autorités compétentes des pays danubiens, un nouveau projet de Recommandations qui, de l'avis de la délégation soviétique, répond pleinement aux principes de la Convention et reflète les modifications survenues au cours des années écoulées dans le domaine de l'hydrométéorologie. La mise en application de ces Recommandations promouvra sans aucun doute la coordination du service hydrométéorologique pour les besoins de la navigation.

Parlant du deuxième projet, M. Piliaev note que les nombreux travaux exécutés sur le Danube pour assurer les profondeurs navigables requises, le calcul des gabarits des ouvrages hydrotechniques et la mise des données hydrométéorologiques à la disposition de la navigation exigent des données de débit concertées pour tout le parcours du fleuve. Le projet de Recommandations présenté vise l'obtention de telles données.

Sur la base de ce qui précède, la délégation soviétique votera pour l'adoption de ces Recommandations.

En conclusion, au nom de la délégation soviétique, M. Piliaev remercie l'Appareil de la Commission pour le grand travail effectué dans la préparation des projets desdites Recommandations et remercie aussi les représentants des autorités compétentes des pays danubiens qui ont prêté à l'Appareil le concours nécessaire.

M. Kincel (Tchécoslovaquie) déclare que la délégation tchécoslovaque accorde une attention particulière à tous les problèmes dont la solution vise directement à améliorer les conditions de la navigation sur le Danube.

Au nom de la délégation tchécoslovaque, il souligne l'importance et l'utilité que présente pour la navigation l'élaboration de documents tels que les Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube. La mise en pratique de ces Recommandations fournira aux entreprises de navigation la possibilité d'exploiter leur batellerie avec plus d'efficacité et de sécurité.

M. Kincel relève également le travail utile effectué en matière d'établissement du projet de Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau. En effet, la disponibilité de ces données précisées permettra d'accroître l'exactitude de tous les travaux fondés sur les données de débit d'eau.

Ayant en vue ce qui précède, M. Kincel déclare que la délégation tchécoslovaque votera pour l'adoption du rapport du groupe de travail sur les questions hydrométéorologiques et du projet de décision proposé.

Le Président met au vote le projet de décision proposé par le groupe de travail.

La décision sur les questions hydrométéorologiques est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/39 (Annexes I).

Le Président remercie M. Afanassiev, président du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, et tous les membres de ce groupe pour avoir mené à bonne fin les travaux dont les a chargés la session. Par la même occasion, il remercie le Directeur et l'Appareil de la Commission pour la bonne préparation des documents, qui a grandement facilité les travaux de la session.

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

M. Harizanov, président du groupe de travail pour les questions statistiques, présente le rapport du groupe de travail et le projet de décision sur les questions statistiques - doc. CD/SES 29/40 (Annexes II).

M. Pfusterschmid (Autriche) relève l'activité fructueuse du groupe de travail pour les questions statistiques. La délégation autrichienne - dit-il - se félicite de pouvoir constater qu'au fur et à mesure que la technique fait de nouveaux progrès, la Commission du Danube et ses groupes de travail déploient une activité qui assure à la navigation et aux bateliers les possibilités de profiter au maximum de ce développement technique.

M. Pfusterschmid conclut en remerciant le président du groupe de travail, M. Harizanov, et tous les membres de ce groupe pour le travail accompli et déclare que la délégation autrichienne va voter pour le projet de décision proposé.

M. Marinescu (Roumanie) dit que la délégation roumaine s'associe à l'appréciation donnée aux travaux accomplis par la Commission du Danube dans le domaine des statistiques. Elle considère que les

ouvrages élaborés et édités par la Commission dans ce domaine donnent un tableau statistique complet des activités et du développement de la navigation sur le Danube.

M. Marinescu souligne que les informations et les rapports de la Commission sont très appréciés par les autorités compétentes roumaines.

Poursuivant son intervention, M. Marinescu dit que les questions statistiques dont s'occupe la Commission présentent un intérêt tout particulier et donnent la possibilité de disposer de données très intéressantes, notamment sur le développement de la batellerie et du trafic-marchandises sur le Danube. La dernière information sur le développement de la navigation danubienne au cours de 20 ans en est un témoignage.

La délégation roumaine considère que l'Appareil et la Section statistique ont fait un très bon travail, pour lequel ils méritent des félicitations.

En conclusion, M. Marinescu remercie le groupe de travail pour les questions statistiques et son président, M. Harizanov, pour les bons résultats obtenus, et dit que la délégation roumaine votera pour l'adoption du projet de décision présenté.

Le Président met au vote le projet de décision sur les questions statistiques.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/40 (Annexes I).

Le Président remercie M. Harizanov, président du groupe de travail pour les questions statistiques et tous les membres de ce groupe, ainsi que le Directeur et l'Appareil de la Commission pour leur travail fructueux, qui a permis de perfectionner encore davantage les statistiques de la navigation danubienne.

Le Président, constatant que la deuxième séance plénière a achevé l'examen de toutes les questions inscrites à son ordre du jour, déclare la séance clôturée.

La séance est levée à 12 heures 30.

PROCES - VERBAL

N° 150

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 26 mars 1971
à Budapest

Président - M. ENDERL

Représentants

République d'Autriche	- M. Enderl
République Populaire de Bulgarie	- M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	- M. Szipka
République Socialiste de Roumanie	- M. Turcus
République Socialiste Tchécoslovaque	- M. Dvorsky
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	- M. Piliaev (Suppléant)
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	- M. Jović

La séance est ouverte à 10 heures.

Le Président rappelle que conformément au plan de déroulement de la session, la troisième séance plénière aura à examiner les points suivants de l'ordre du jour:

Point 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 pour les questions juridiques et d'organisation:

- a) Projet des Règles de procédure de la Commission du Danube.
- b) Projet des Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement.
- c) Projet du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube.

Point 6 - Discussion et décision des questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű 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

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

Point 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.

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

La session examine le point 5 de l'ordre du jour.

M. Seferna, président du groupe de travail pour le Perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission, présente le rapport du groupe de travail et le projet de décision (CD/SES 29/27, Annexes II) et communique que lors de l'examen des questions dont a été chargé le groupe de travail et qui ont été préparées par la réunion d'experts pour les questions juridiques et d'orga-

nisation, le groupe de travail a tiré les conclusions qui sont reflétées dans le rapport. Le groupe de travail est convenu que la description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles requises formera annexe au Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat. Le groupe de travail a confirmé l'avis exprimé par les experts et exposé dans le rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube, chargée de l'examen des questions juridiques et d'organisation, avis selon lequel l'interprétation de certains termes figurant dans les articles correspondants de la Convention relative aux privilèges et immunités de la Commission du Danube, ainsi que de l'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube relatif au siège de la Commission du Danube en République Populaire Hongroise, doit être concertée par les Parties contractantes.

M. Turcuş (Roumanie) exprime les remerciements de la délégation roumaine à M. Seferna qui a présenté le rapport, ainsi qu'à toutes les délégations des pays danubiens, à la réunion d'experts et au groupe de travail, qui ont déployé une activité extrêmement utile, et déclare que la délégation roumaine votera pour le projet de décision et les projets de documents présentés.

M. Pfusterschmid (Autriche) dit que la délégation autrichienne ayant été parmi celles qui, dès le début, ont soutenu l'initiative d'une réorientation structurelle du Secrétariat de la Commission du Danube, elle se félicite de pouvoir constater que cette oeuvre, entreprise d'un commun accord des pays-membres, a abouti à un bon résultat.

Pendant plusieurs années, un groupe d'experts a élaboré une nouvelle structure pour le Secrétariat, structure qui a été adoptée par la XXVIII^e session. En outre, le groupe d'experts a introduit dans les différents documents juridiques de la Commission du Danube les modifications résultant de la nouvelle structure. D'autre part, le groupe d'experts a reconnu que la pratique d'une organisation internationale telle que la Commission du Danube montre un développement constant de nouvelles nécessités et de nouvelles formes, et a estimé qu'il était indiqué de faire refléter ce développement dans les documents de base respectifs de la Commission. Cette partie du travail du groupe d'experts s'est avérée la plus difficile. Toutefois, grâce à la bonne volonté commune et à la collaboration amicale et fructueuse de tous les participants, il a été possible de trouver une solution à tous les

problèmes, et ceci dans le délai imposé par les circonstances, à savoir l'entrée en vigueur du nouveau mandat.

A partir du 1^{er} mai 1972 - poursuit M. Pfusterschmid - la Commission disposera non seulement d'un Secrétariat de structure plus moderne, mais également de documents juridiques plus adaptés à ses besoins.

Au nom de la délégation autrichienne, M. Pfusterschmid remercie toutes les délégations de l'esprit de compréhension témoigné dans le travail commun; il exprime ses remerciements au président du groupe d'experts et du groupe de travail, M. Šeferna, pour ses efforts pluriannuels et sincères avec lesquels il a dirigé les travaux, parfois assez difficiles, de ces groupes, et remercie également le directeur et ses collaborateurs du Secrétariat pour l'assistance qu'ils ont donnée aux travaux des experts.

M. Pfusterschmid achève son intervention en déclarant que la délégation autrichienne propose d'approuver le rapport du groupe de travail et d'adopter les documents soumis à la session.

M. Jovič (Yougoslavie) exprime la haute appréciation de la délégation yougoslave du travail persévérant et des efforts déployés sur ce plan depuis des années par les experts des pays membres de la Commission, ainsi que des résultats qui en sont le fruit.

La nouvelle structure d'organisation - dit M. Jovič - exige que le personnel du Secrétariat possède des qualifications plus élevées, ce qui renforcera et rendra plus efficace la coopération entre la Commission du Danube et les autorités et services compétents des pays danubiens.

L'activité déployée en vue de l'élaboration des documents consacrant la nouvelle structure, et de sa mise en application est à notre avis - souligne M. Jovič - d'autant plus importante que la Commission du Danube aura à faire face dans les années qui viennent à des tâches toujours plus complexes.

La délégation yougoslave est persuadée - dit M. Jovič - que les nouvelles Règles de procédure et les autres documents d'organisation de la Commission ne manqueront pas de confirmer ses attentes.

Le Président met au vote le projet de décision relative au perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/49 (voir Annexes I).

M. Turcuş (Roumanie) prend la parole pour donner les motifs de son vote. En premier lieu, il remercie le Directeur et l'Appareil de la Commission pour leur travail et leur contribution importante et de valeur dans l'accomplissement de la tâche qui leur a été confiée.

Poursuivant, M. Turcuş note que par la décision prise à l'unanimité, la session vient d'adopter les documents fondamentaux de l'activité future de la Commission du Danube. La délégation roumaine considère ce fait comme particulièrement important dans l'histoire de la Commission du Danube, parce que c'est pour la première fois que s'effectue une reformulation générale des documents de base pour l'activité du Secrétariat de la Commission, reformulation ayant pour but de conduire à une continuelle amélioration de l'activité de la Commission dans l'intérêt du développement de la coopération entre les Etats-membres ainsi que de l'accomplissement des buts prévus par la Convention de 1948.

La délégation roumaine salue ce fait avec une satisfaction pleinement justifiée non seulement parce que, comme on le sait, la Roumanie a pris - il y a quelques années - l'initiative du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat de la Commission, initiative qu'on a voulue correspondante aux exigences de notre époque d'accroissement de l'efficiencé de toute activité - et qui se voit aujourd'hui couronnée par des résultats concrets, consacrés dans la décision adoptée -, mais aussi parce que le procès de l'élaboration des documents relatifs aux Règles de procédure de la Commission et aux dispositions portant sur son fonctionnement ainsi qu'au Règlement concernant les droits et les obligations des fonctionnaires de la Commission, a ouvert un large champ de collaboration, de coopération et d'entente réciproque pour leur formulation par la voie de l'unanimité - méthode de travail qui est traditionnelle à la Commission du Danube et dont l'efficacité vient d'être encore une fois vérifiée.

Notre satisfaction est particulièrement justifiée - déclare M. Turcuş - par le fait que ces documents sont rédigés dans une forme qui

correspond bien mieux aux prévisions de la Convention, Convention par laquelle les Parties contractantes ont exprimé leur désir d'assurer la libre navigation sur le Danube conformément aux intérêts et aux droits souverains des pays danubiens, ainsi que de resserrer les liens économiques et culturels entre eux et avec les autres pays.

La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube - dit M. Turcuş - constitue l'acte fondamental sur lequel doivent être fondés tous les autres documents qui régissent l'organisation de la Commission du Danube, l'acte fondamental à la lumière duquel ces documents doivent être interprétés et appliqués.

Au nom de la délégation roumaine, M. Turcuş exprime sa profonde reconnaissance à toutes les délégations pour leur contribution active et fructueuse, ainsi que pour l'esprit de compréhension dans lequel elles ont collaboré à la réalisation de cette oeuvre commune.

M. Turcuş achève son intervention en exprimant sa profonde conviction que ces documents constitueront un fondement solide pour le futur développement de l'activité de la Commission du Danube, conforme aux objectifs et aux prévisions de la Convention, ainsi qu'aux intérêts de tous les pays danubiens.

Le Président remercie chaleureusement M. Seferna, président du groupe de travail chargé des questions du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission, et tous les membres de ce groupe pour avoir mené à bonne fin la tâche extrêmement complexe qui leur a été confiée.

Comme vous le savez - dit le Président - les experts en cette matière se sont occupés quelques années déjà du problème considéré, et comme résultat de leurs efforts communs, nous avons pu adopter aujourd'hui d'importants documents d'organisation de la Commission, qui régleront l'activité de son Secrétariat.

M. Enderl remercie également tous ceux qui ont participé aux travaux des réunions d'experts, ainsi que le Directeur et les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission, qui par leur concours et la bonne préparation des documents venant d'être adoptés ont contribué à l'obtention de ces résultats.

La session examine le point 6 de l'ordre du jour.

M. Schlaffer, président du groupe de travail chargé de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyü, présente le rapport du groupe de travail et le projet de décision - doc. CD/SES 29/41 (Annexes II).

M. Cristescu (Roumanie) dit que la délégation roumaine apprécie les résultats constructifs obtenus, auxquels a abouti la présente session dans la question de l'entretien du chenal navigable sur le secteur Gabčikovo - Gönyü.

La délégation roumaine considère que ces résultats ont été possibles grâce à l'attitude d'entente manifestée par tous ceux qui ont participé à l'examen du problème dans un large esprit de coopération et de compréhension mutuelle, traditionnel à l'activité de la Commission du Danube. Grâce à cet esprit, il a été possible d'aboutir à une proposition efficace et unanimement acceptée au sein du groupe de travail qui, sous la direction compétente de M. Schlaffer, a débattu activement ce problème, avec un sens de responsabilité et d'une manière constructive, malgré quelques difficultés temporaires qui ont surgi pendant les discussions.

La délégation roumaine - sur la base de la position de principe de la République Socialiste de Roumanie exprimée ici dans maintes occasions - a apporté sa contribution active à ces résultats, ainsi que les autres délégations participant à l'examen de la question.

M. Cristescu renouvelle la conviction de la délégation roumaine, que dans le même esprit d'entente mutuelle et avec la contribution constructive de toutes les délégations, une solution unanimement acceptable et utile en même temps pour le développement continu de la coopération entre les pays danubiens, pourra être trouvée.

En conclusion, M. Cristescu déclare que la délégation roumaine est entièrement d'accord avec le projet de décision présenté et votera pour son adoption.

M. Jović (Yougoslavie) déclare que de l'avis de la délégation yougoslave, le rapport du groupe de travail, avec le projet de décision qui sera adopté, représente un nouveau progrès dans le cadre des efforts communs visant à trouver la solution la plus adéquate au problème.

me complexe dont s'occupe la Commission du Danube depuis des années.

Cette fois-ci également - dit M. Jovič - nous confions aux experts de tous les pays danubiens une tâche aussi importante que responsable. Leurs analyses et leurs propositions permettront à la Commission de discerner l'essence du problème et de déterminer, à partir de cette base, notre intérêt commun.

Nous pouvons être certains - dit M. Jovič - que la décision de la Commission sera la meilleure possible, et nous tenons à assurer la session que les experts yougoslaves engageront, comme par le passé, toutes leurs connaissances et mettront tout en oeuvre afin de trouver la solution qui correspondra pleinement à l'esprit de la Convention de 1948 et, partant, aux intérêts de la navigation internationale sur le Danube.

De l'avis de la délégation yougoslave, le haut degré de coopération et de compréhension mutuelle, qui a caractérisé jusqu'ici l'ensemble de l'activité au sein de la Commission du Danube dans le règlement de toutes les questions ouvertes, constitue une garantie qu'une solution efficace sera trouvée également à cette question encore non réglée.

En conclusion, M. Jovič déclare que la délégation yougoslave votera pour l'adoption du projet de décision qui est soumis à la session.

M. Pfusterschmid (Autriche) dit qu'après avoir entendu le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube Gabčikovo - Gönyű et les interventions des Représentants de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de la République Socialiste de Roumanie, on peut constater que la question du secteur Gabčikovo - Gönyű est certainement une des questions des plus épineuses que la Commission avait à traiter récemment, car il s'agit d'un changement des charges et des responsabilités des pays membres de la Convention de Belgrade et de trouver un nouvel équilibre.

Pour mieux comprendre la position de notre pays, dit M. Pfusterschmid, il faut savoir que l'attention de l'Autriche est de plus en plus fixée sur la deuxième étape des grands travaux sur le Danube, qui par le moyen de la canalisation du fleuve fera de celui-ci une

des plus grandes et des plus efficaces voies navigables du monde. Cependant, l'achèvement de cette oeuvre sur notre secteur - dit-il - demandera des efforts extraordinaires de la part de tous les Autrichiens. Une somme de plus de 25 milliards de schillings ou de 1 milliard de dollars devra être mise à sa disposition pour pouvoir construire les stations hydro-électriques avec ouvrages pour la navigation, qui sont nécessaires pour fermer la chaîne des stations sur le secteur autrichien du fleuve, compte tenu des stations déjà construites ou en voie de construction jusqu'en 1973.

De cette somme, seule la partie qui doit être procurée par le budget fédéral pour assurer la construction d'installations modernes destinées à l'usage de la navigation s'élèvera à environ 5-6 milliards de schillings. Il est donc compréhensible - poursuit son intervention M. Pfusterschmid - que nous ne pouvons prendre à la légère une décision qui demandera de nouveaux efforts de notre part, et cette fois-ci sur un secteur du Danube situé hors de l'Autriche et qui jusqu'ici était entièrement à la charge des deux Etats riverains. C'est pour cette raison que les discussions se sont prolongées et que la décision demandée par nos voisins n'a pas pu être prise à cette session.

L'Annexe II de la Convention montre le chemin à suivre dans le travail pendant l'année qui est devant nous. Il sera de notre devoir de choisir et d'aménager le chemin qui sera le plus propice pour arriver au but prescrit par le texte de la Convention de Belgrade, à savoir: "d'assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que de resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays".

C'est dans cette perspective que nous participerons aux travaux du groupe d'experts que le groupe de travail nous a proposé de convoquer dans son rapport, et c'est dans cet esprit que nous espérons que les experts pourront élaborer leur rapport à la XXX^e session de la Commission.

M. Pfusterschmid assure la session que la participation de la délégation autrichienne aux travaux du groupe d'experts et aux décisions à prendre sera fidèle à la Convention et à l'esprit de coopération qui règne à la Commission.

Ce sont les raisons pour lesquelles la délégation autrichienne votera pour les propositions faites par le groupe de travail - déclare M. Pfusterschmid. La délégation autrichienne remercie le groupe pour ses efforts dans cette question difficile.

En conclusion, M. Pfusterschmid dit que sa délégation remercie les délégations de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque de la compréhension qu'elles ont montrée lors de l'examen de la question traitée et elle estime que sous la présidence de M. Schlaffer les membres du groupe de travail ainsi que du groupe d'experts ont fait de leur mieux dans l'intérêt commun.

Au nom de la délégation autrichienne, M. Pfusterschmid propose d'approuver le rapport du groupe de travail et d'adopter la décision proposée.

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

La décision concernant la question de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyű est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/50 (Annexes I).

Le Président remercie M. Schlaffer, président du groupe de travail pour l'examen des questions liées à l'entretien du secteur Gabčíkovo - Gönyű, ainsi que le directeur et l'Appareil de la Commission pour leur travail assidu.

La session examine les points 8 et 9 de l'ordre du jour.

M. Fekete, président du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 et du projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1971 à mars 1972, soumet le rapport du groupe de travail et le projet de décision - doc. CD/SES 29/43 (Annexes II).

M. Piliaev (Union Soviétique) dit que la délégation soviétique constate avec satisfaction que le plan de travail de la Commission pour la période écoulée a été entièrement accompli.

Le groupe de travail a examiné et analysé en détail l'exécution du plan de travail pour la période de mars 1970 à mars 1971 et la délégation soviétique, tout en faisant sienne la haute appréciation donnée à l'activité déployée par l'Appareil et exposée dans le rapport du groupe de travail, souligne l'excellent accomplissement de toutes les tâches d'ordre nautique, technique, hydrométéorologique et statistique.

La XXIX^e session a adopté plusieurs recommandations fort importantes pour la navigation danubienne et a posé les fondements pour l'élaboration, dans un proche avenir, des documents visant à assurer encore davantage la sécurité de la navigation sur le Danube. Parmi ceux-ci, on peut citer le Guide des bateliers, l'Album des courbes du Danube, les commentaires à certains articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

M. Piliaev déclare que la délégation soviétique apprécie également les informations qui ont été élaborées et examinées à la session et qui sont d'un grand intérêt au point de vue de la navigation sur le Danube.

Les nombreuses recommandations adoptées au cours des dernières années par la Commission du Danube sont appliquées avec succès par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales, et ceci est aussi un témoignage de l'autorité de la Commission sur le plan international. La participation de la Commission aux travaux de réunions tenues par des organisations internationales s'occupant de problèmes présentant de l'intérêt pour la navigation intérieure, et son activité dans le cadre de ces réunions méritent aussi notre approbation.

M. Piliaev constate que l'esprit de compréhension et de coopération qui règne et se développe dans l'activité de la Commission a contribué à l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période considérée.

Analysant le projet de plan de travail de la Commission du Danube proposé pour la période de mars 1971 à mars 1972, M. Piliaev souligne que celui-ci comprend également de nombreuses questions ayant une grande importance pratique pour la navigation danubienne et répondant aux tâches et à l'esprit de la Convention de 1948.

En conclusion, M. Piliaev déclare que la délégation soviétique approuve l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour la période de mars 1970 à mars 1971 et le projet de plan de travail proposé pour la période à venir, et votera pour son adoption.

M. Šeferna (Tchécoslovaquie), parlant au nom de la délégation tchécoslovaque, constate que toutes les tâches incluses dans le plan de travail et formulées en 41 points ont été entièrement accomplies. Jamais, au cours des dernières années, un nombre aussi grand de documents n'a été soumis à une session pour adoption.

Au cours de la période considérée, ont été élaborés d'importants documents d'ordre technique, tels que les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube, les Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation de ces réflecteurs sur les signaux de balisage du Danube, les Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube, les Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube.

M. Šeferna souligne aussi l'importance de l'élaboration des documents juridiques et d'organisation, à savoir les Règles de procédure, les Dispositions relatives au Secrétariat et à son fonctionnement et le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires.

La délégation tchécoslovaque - dit M. Šeferna - apprécie hautement les nouvelles prescriptions portant sur la qualification des fonctionnaires du Secrétariat. La mise en application de ces prescriptions permettra d'accroître encore davantage le niveau de qualification et d'accomplir un travail encore plus rationnel.

La délégation tchécoslovaque prend note avec satisfaction de l'élaboration d'autres documents, parmi lesquels on peut mentionner la Carte de pilotage, les Annuaires hydrométéorologique et statistique, l'Information sur des questions liées au poussage, l'Information sur l'utilisation des cartes-radar et l'Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe.

Parlant du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972, M. Šeferna dit que la délég-

gation tchécoslovaque estime qu'il comporte des tâches fort importantes et utiles pour la navigation.

Il souligne que la publication de la première partie du Guide des bateliers, à savoir de l'Indicateur kilométrique, ainsi que la réédition de l'Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans, de 1950 à 1969, seront d'un grand intérêt pour la navigation.

M. Seferna remercie le directeur, les directeurs-adjoints et tous les fonctionnaires du Secrétariat et des Services pour leur bon travail témoignant un haut niveau de connaissances techniques. Il exprime également sa reconnaissance aux autorités compétentes et aux spécialistes des pays danubiens qui ont prêté leur concours à l'élaboration des différents documents, ce qui a permis d'accomplir avec succès toutes les tâches incluses dans le plan de travail.

En conclusion, M. Seferna déclare que la délégation tchécoslovaque est entièrement d'accord avec le projet de décision et votera pour son adoption.

M. Szipka (Hongrie) dit que la délégation hongroise a étudié avec beaucoup d'intérêt le Rapport du directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour la période de mars 1970 à mars 1971, et constate que le Secrétariat a accompli toutes les tâches qui lui ont été confiées.

De l'avis de M. Szipka, la mesure dans laquelle l'activité de la Commission du Danube et de son Appareil contribue à améliorer et à développer la navigation sur le Danube devrait servir d'étalon pour l'appréciation de ce travail.

Examinant le rapport sous cet aspect, il me paraît - dit M. Szipka - que l'Information sur l'introduction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube fournira une grande aide à la navigation danubienne, tout comme l'Information au sujet de quelques articles des Dispositions fondamentales nécessitant des commentaires, dressée sur la base des observations et des propositions reçues des pays danubiens.

M. Szipka souligne la valeur que présentent les Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube du point de vue de l'amélioration des conditions de la na-

vigation danubienne et, parlant du projet de Plan quinquennal des grands travaux sur le Danube, dressé par le Secrétariat, M. Szipka dit que ce document fournira aux pays membres de la Commission des renseignements de valeur, car ces travaux influent aussi sur la navigation danubienne.

L'Information relative aux transports en containers sur le Danube parle des perspectives futures - dit M. Szipka - d'autant plus que nous devons avoir en vue le développement et l'extension de ce mode de transport à l'échelle mondiale et que la navigation danubienne devrait y prendre part.

La mise au jour des possibilités de l'introduction de nouvelles méthodes de conduite des bâtiments et la garantie des conditions que requiert leur application sont d'une grande importance. Dans ce contexte, M. Szipka souligne le rassemblement de données réalisé par le Secrétariat sur des questions de la navigation par poussage.

Poursuivant son intervention, M. Szipka dit que la création d'un grand réseau unifié des voies navigables européennes, réalisable après l'achèvement de la construction des liaisons Danube-Main-Rhin d'une part et Danube-Oder-Elbe d'autre part, jouera dans le futur un rôle décisif dans la navigation danubienne, car elle ouvrira des perspectives qui, aujourd'hui, ne sont pas encore toutes appréciables. C'est de cet aspect de l'Information sur le trafic-marchandises en perspective sur le Danube que parle M. Szipka, estimant que les données qui y figurent pourront servir de base pour la comparaison des données sur le trafic-marchandises envisagé sur cette grande voie d'eau unifiée de l'Europe.

Parlant du Rapport du Directeur du Secrétariat, M. Szipka souligne la valeur des publications éditées par l'Appareil et surtout de la Carte de pilotage du Danube du km 325 au km 0, et des annuaires statistique et hydrologique. M. Szipka note également que l'activité dans le domaine du rassemblement et du traitement méthodologique des données statistiques sur la navigation danubienne a fait de nouveaux progrès au cours de l'année considérée et, de son avis, l'Information sur le développement de la navigation danubienne au cours d'une période de 20 ans (de 1950 à 1969) est très utile, car elle donne des renseignements aussi bien sur les résultats obtenus dans la navigation que sur les échanges commerciaux réalisés par la voie du Danube, et sur l'importance croissante du Danube en tant que voie navigable internationale.

En ce qui concerne les questions juridiques et d'organisation, M. Szipka dit que la réunion d'experts a effectué un travail de valeur et a achevé l'examen des principaux documents d'organisation de la Commission du Danube; elle a dressé et précisé la description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat.

M. Szipka note avec satisfaction que le Secrétariat de la Commission du Danube a participé dans une mesure importante aux travaux d'autres organisations internationales, et fait remarquer qu'en résultat de cette coopération, l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation a ratifié le statut de la Commission du Danube au niveau de membre gouvernemental.

M. Szipka souligne que l'efficacité de l'activité déployée par la Commission du Danube reflète également son désir de coopérer avec les autorités compétentes et les experts des pays danubiens, grâce à quoi de nouveaux pas ont pu être réalisés sur la voie du développement de la navigation danubienne.

Faisant suite à ce qui précède, M. Szipka déclare que la délégation hongroise est d'accord avec le Rapport du directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube et votera pour l'adoption du projet de décision proposé.

M. Marinescu (Roumanie) dit que la délégation roumaine s'associe entièrement à l'appréciation des résultats positifs obtenus par l'Appareil de la Commission dans l'accomplissement du plan de travail pour la période écoulée. Nous pouvons constater avec satisfaction - dit M. Marinescu - que toutes les questions qui figuraient dans ce plan de travail sont chacune séparément et dans leur ensemble des problèmes qui intéressent directement la navigation sur le Danube et contribuent au développement de la coopération entre les pays danubiens. M. Marinescu souligne que le plan de travail de la Commission pour 1970/1971, tant par son contenu que par le volume et l'importance des problèmes traités, représente un des plans de travail les plus exhaustifs de la Commission.

Je ne veux pas énumérer ici toutes les réalisations dans les questions d'ordre nautique, technique, hydrométéorologique et statistique, car elles sont bien connues et appréciées, dit M. Marinescu. La délégation roumaine considère que l'accomplissement de ce travail constructif et concret mérite toutes les félicitations, qui

doivent être adressées en premier lieu à l'Appareil de la Commission ainsi qu'aux organismes compétents des pays danubiens qui y ont contribué.

Au nom de la délégation roumaine, M. Marinescu forme les vœux les plus sincères pour le succès des activités futures dans l'application concrète des résultats obtenus dans le cadre des travaux de la Commission du Danube.

La délégation roumaine considère - dit M. Marinescu - que le projet de plan de travail pour 1971/1972 répond entièrement aux buts de l'activité de la Commission et contient des tâches concrètes qui contribueront au développement continu de la navigation danubienne.

La délégation roumaine - dit M. Marinescu - apprécie hautement l'activité de tous les groupes de travail et souligne notamment les bons résultats obtenus par le groupe de travail qui, sous la direction très compétente du Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, M. Fekete, a réussi à dresser un rapport et à présenter un projet de décision acceptable pour toutes les délégations. Au nom de la délégation roumaine, M. Marinescu remercie chaleureusement M. Fekete.

En conclusion, M. Marinescu déclare que la délégation roumaine votera pour l'adoption du projet de décision présenté.

Le Président met au vote le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972 dans son ensemble.

Le plan de travail de la Commission pour 1971/1972 est adopté à l'unanimité - doc. CD/SES 29/46 (Annexes I).

Le Président met au vote le projet de décision proposé par le groupe de travail chargé de l'examen des points 8 et 9 de l'ordre du jour.

La décision relative au Rapport du directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1970/1971 et au projet de plan de travail pour la période à venir est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/51 (Annexes I).

Le Président remercie M. Fekete, président du groupe de travail, tous les membres de ce groupe, ainsi que le Directeur et les

fonctionnaires de l'Appareil de la Commission pour avoir accompli avec succès toutes les tâches qui leur ont été confiées par la session. Le Président souligne le concours actif des autorités compétentes des pays danubiens, grâce auquel l'Appareil de la Commission a pu préparer les importants documents qui viennent d'être adoptés par la session et qui sont d'une grande portée du point de vue du développement de la navigation danubienne.

Constatant que la troisième séance plénière a achevé l'examen de toutes les questions inscrites à son ordre du jour, le Président déclare la séance clôturée.

La séance est levée à 12 heures 15 minutes.

PROCES - VERBAL

N^o 151

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 27 mars 1971
à Budapest

Président - M. ENDERL

Représentants

République d'Autriche	- M. Enderl
République Populaire de Bulgarie	- M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	- M. Szipka
République Socialiste de Roumanie	- M. Turcus
République Socialiste Tchécoslovaque	- M. Dvorsky
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	- M. Piliaev (Suppléant)
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	- M. Jović

La séance est ouverte à 10 heures 10 minutes.

Le Président communique qu'en vertu du plan de déroulement de la session, la quatrième séance plénière doit examiner les points suivants de l'ordre du jour:

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

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

Point 12 - Divers.

La session examine le point 10 de l'ordre du jour.

M. Barna, président du groupe de travail pour les questions financières, soumet à la session le rapport du groupe de travail, y inclus le projet de décision - doc. CD/SES 29/47 (Annexes II).

Personne ne demandant la parole, le Président met au vote le projet de décision au point 10 de l'ordre du jour.

La décision concernant le budget de la Commission pour 1971 est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/53 (Annexes I).

Le Président remercie M. Barna, président du groupe de travail pour les questions financières, tous les membres de ce groupe, le directeur de l'Appareil, le directeur-adjoint pour la Comptabilité et le chef de la Section administrative et d'intendance pour avoir mené à bonne fin la tâche complexe que leur a confiée la session.

La session passe à l'examen du point 11 de l'ordre du jour.

L'ordre du jour à titre d'orientation et la date de convocation de la XXX^e session, mis au vote, sont adoptés à l'unanimité - doc. CD/SES 29/52 (Annexes I).

La session examine le point 12 de l'ordre du jour.

M. Dvorsky (Tchécoslovaquie) propose, au nom des autorités compétentes tchécoslovaques, de nommer au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat M. Jan Hanusek, citoyen de la République Socialiste Tchécoslovaque, qui occupe à l'heure actuelle le poste de chef de la Section de planification et de statistique de la Commission du Danube.

M. Hanusek est ingénieur diplômé, qui a fait des études économiques supérieures. Il a, pendant de longues années, occupé des postes dirigeants. Depuis 1952 jusqu'au moment de sa nomination au poste de chef de la Section de planification et de statistique de la Commission du Danube, il a travaillé comme premier adjoint du Directeur général de l'Entreprise tchécoslovaque de Navigation danubienne et s'occupait des questions de la gestion économique et de l'organisation du transport par voie d'eau. Il a été longtemps membre du Conseil scientifico-technique auprès du Ministère du Transport de la République Socialiste Tchécoslovaque et a enseigné la gestion et l'économie du transport par voie d'eau à l'École Supérieure des Transports de la République Socialiste Tchécoslovaque.

Ayant en vue l'expérience acquise par M. Hanusek au cours de son travail à des postes responsables, ses qualités professionnelles et sa bonne connaissance de la langue russe, les autorités compétentes tchécoslovaques espèrent qu'il pourra bien remplir toutes les tâches qui incombent au directeur-adjoint pour le Secrétariat.

En conclusion, M. Dvorsky prie les Représentants d'accorder leur confiance à M. Hanusek.

Le Président met au vote le projet de décision sur la nomination du directeur-adjoint pour le Secrétariat.

La décision concernant la nomination de M. Hanusek, citoyen de la République Socialiste Tchécoslovaque, au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 29/54 (Annexes I).

Le Président félicite M. Hanusek à l'occasion de sa nomination et lui souhaite du succès dans ses activités au sein du Secrétariat de la Commission.

Résumant les résultats des travaux de la XXIX^e session de la Commission du Danube, le Président constate avec grande satisfaction que des décisions acceptables pour tous ont été adoptées sur toutes les questions qui figuraient à l'ordre du jour, ce grâce à l'esprit de coopération et à la volonté de toutes les délégations participant aux travaux de la session, de trouver des solutions satisfaisantes.

Nous pouvons nous féliciter également - dit M. Enderl - de ce qu'avec le concours actif des autorités compétentes des pays danubiens et grâce au bon travail de l'Appareil de la Commission du Danube, le plan de travail, bien que très chargé, a été accompli avec succès.

Poursuivant son intervention, M. Enderl souligne que la session a adopté trois recommandations sur des questions d'ordre nautique et deux recommandations en matière d'hydrométéorologie, et qu'elle a, en outre, examiné des informations relevant des domaines technique, nautique, hydrométéorologique et statistique.

Il n'est pas nécessaire d'énumérer tout ce qui a été fait par la Commission du Danube au cours de la période considérée, car les Représentants et les membres des délégations en ont parlé dans leurs interventions. Toutefois, je voudrais souligner - dit le Président - que le travail intense de la Commission avait pour but d'établir des documents importants visant à améliorer les conditions de la navigation danubienne.

M. Enderl constate qu'après un travail long et minutieux, les experts des pays membres de la Commission et le Secrétariat ont achevé l'élaboration des documents d'organisation de la Commission; en résultat de ces travaux, la session a pu adopter d'importants documents dont la mise en application permettra de perfectionner encore davantage l'activité du Secrétariat de la Commission.

J'estime nécessaire - dit M. Enderl - de noter qu'à l'issue des débats sur la question de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü, un avis unanime a été formulé quant à la solution de cette question.

Le Président rappelle qu'au cours de la période écoulée, la Commission a continué à entretenir et à élargir ses contacts avec d'autres organisations internationales dans des questions présentant de l'intérêt pour la Commission, ce qui a contribué, sans aucun doute, à l'accroissement du prestige de la Commission du Danube en tant qu'organisation internationale.

Parlant du plan de travail adopté pour la période de mars 1971 à mars 1972, le Président souligne que ce plan comporte de nombreuses questions qui sont d'une importance pratique pour le développement de la navigation danubienne et sont conformes aux tâches assi-

gnées par la Convention de 1948. Nous espérons - dit M. Enderl - que le plan adopté par la XXIX^e session sera également accompli avec succès, en étroite collaboration avec les autorités compétentes des pays danubiens.

J'estime qu'il est de mon devoir de remercier tous les Représentants et les membres des délégations pour la coopération et l'esprit de compréhension dont ils ont fait preuve, ce qui est d'ailleurs caractéristique pour les travaux de la Commission du Danube. Au nom de tous les présents, le Président remercie le directeur, les directeurs-adjoints et tous les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission pour la bonne préparation des documents, ce qui a concouru dans une large mesure au succès des travaux de la XXIX^e session.

En conclusion, le Président exprime - au nom de tous les Représentants et en son propre nom - sa reconnaissance aux autorités compétentes hongroises pour leur hospitalité et pour les conditions de travail favorables assurées à la Commission du Danube sur le territoire de la République Populaire Hongroise, et souhaitant à tous une bonne santé, du succès dans le travail et beaucoup de bonheur, déclare clôturée la XXIX^e session de la Commission du Danube.

La séance est levée à 10 heures 45 minutes.

A N N E X E S
I
D E C I S I O N S

ORDRE DU JOUR

DE LA XXIX^e SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté à la séance plénière du 16 mars 1971)

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:
 - i) Projet de recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube.
 - ii) 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.
 - iii) Projet de schéma de l'Indicateur kilométrique du Danube.
 - iv) Projet de Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube.
- 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.
- d) Projet de 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.

3. Questions hydrométéorologiques

- Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions hydrométéorologiques et techniques:
 - a) Projet de Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube.
 - b) Projet de Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau.

4. Questions statistiques

- Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions statistiques:
 - a) Projet de formulaire St-2 et des indications méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire.
 - b) Projet de formulaire St-3 et des indications méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire.

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 pour les questions juridiques et d'organisation:
 - a) Projet des Règles de procédure de la Commission du Danube.

- b) Projet des Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement.
 - c) Projet du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube.
6. Discussion et décision des questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü 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
 - 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.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME 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 1970

(Adoptée à la séance plénière du 16 mars 1971)

Ayant examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1970, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XXIX^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 1970:

Exécution du budget

Chapitre des recettes	5, 581 .375.-- forints
Chapitre des dépenses	5, 303, 312.-- forints

Bilan

Actif	278 .062, 95 forints
Passif	278 .062, 95 forints

conformément à l'Annexe I au doc. CD/SES 29/6;

2. de transférer au budget pour 1971 le solde du budget de 1970, dont le montant s'élève à 128.063 forints;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières (doc. CD/SES 29/11).

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube

(Adoptée à la séance plénière du 22 mars 1971)

Après avoir examiné et discuté le point 1/a-i) de l'ordre du jour ainsi que la partie du rapport du groupe de travail traitant de ce point, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'adopter les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube* - doc. CD/SES 29/15;

2. de recommander aux pays danubiens d'introduire les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube à partir du 1^{er} avril 1973, et d'en informer la Commission du Danube;

3. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant du point 1/a-i) de l'ordre du jour (doc. CD/SES 29/14).

* Voir page 387

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube

(Adoptée à la séance plénière du 22 mars 1971)

Après avoir examiné et discuté le point 1/a-ii) de l'ordre du jour ainsi que la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant de ce point, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. d'adopter les Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube* - doc. CD/SES 29/16;

2. de recommander aux pays danubiens d'introduire les Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube dans le plus bref délai possible et d'en informer la Commission du Danube;

3. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant du point 1/a-ii) de l'ordre du jour - doc. CD/SES 29/14.

* Voir page 387

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les Codes applicables dans les radiocommunications
sur le Danube

(Adoptée à la séance plénière du 22 mars 1971)

Après avoir examiné le point 1/a-iv) de l'ordre du jour, ainsi que la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant de ce point, la Commission du Danube DECIDE:

1. d'adopter les Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube * - doc. CD/SES 29/18;

2. de recommander aux pays danubiens d'introduire les Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube dans le plus bref délai possible et d'en informer la Commission du Danube;

3. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant du point 1/a-iv) de l'ordre du jour - doc. CD/SES 29/14.

* Voir page 387

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant les fréquences à utiliser pour les besoins du service
international radiotéléphonique sur ondes métriques sur le Danube

(Adoptée à la séance plénière du 22 mars 1971)

Après avoir examiné et discuté le rapport du groupe de travail
pour les questions nautiques, la XXIX^e session de la Commission du
Danube DECIDE:

1. que les fréquences suivantes seront utilisées pour les besoins
du service international radiotéléphonique sur ondes métriques sur le
Danube:

N ^{OS} *)	Fréquences d'émission (MHz)		Destination
	des voies	Station de bâtiment ; Station côtière ;	
10 simplex	156, 50		Liaison bâtiment-bâtiment
13 simplex	156, 65	156, 65	Opérations portuaires Liaison bâtiment-rive
16 simplex	156, 80	156, 80	Appel et sécurité
20 duplex	157, 00	161, 60	Opérations portuaires Liaison bâtiment-rive
22 duplex	157, 10	161, 70	Opérations portuaires Liaison bâtiment-rive
26 duplex	157, 30	161, 90	Correspondance publique
27 duplex	157, 35	161, 95	Correspondance publique

*) Les n^{OS} des voies sont repris de l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications.

2. de recommander aux pays danubiens de prendre des mesures afin d'assurer la possibilité d'utiliser les fréquences susmentionnées pour les communications radiotéléphoniques en commençant par les liaisons simplex (voies n^{os} 10, 13 et 16) et d'informer la Commission du Danube au fur et à mesure de leur mise en service;

3. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail pour les questions nautiques traitant des questions de l'utilisation des voies sur ondes métriques - doc. CD/SES 29/14.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions nautiques

(Adoptée à la séance plénière du 22 mars 1971)

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

1. d'approuver le schéma du Guide des bateliers - doc. CD/SES 29/17;

2. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant des points 1/a, 1/a-iii., 1/b et 1/c de l'ordre du jour - doc. CD/SES 29/14;

3. de prendre note:

a) 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. CD/SES 29/19;

b) de l'Information concernant l'introduction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube - doc. CD/SES 29/5;

c) de l'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 - doc. CD/SES 29/8.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant les questions techniques

(Adoptée à la séance plénière du 22 mars 1971)

Après avoir discuté et examiné l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina, l'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 1971-1975), l'Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe 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, le Schéma de l'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, ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note

a) de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina pour la période du 1^{er} septembre 1969 au 31 août 1970 * - doc. CD/SES 29/3;

b) de l'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 1971-1975) - doc. CD/SES 29/7;

c) de l'Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe, 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 - doc. CD/SES 29/10;

* Voir page 387

2. d'approuver

a) le Schéma de l'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 (CD/SES 29/55);

b) le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques (points 2/a, 2/b, 2/c et 2/d de l'ordre du jour) - doc. CD/SES 29/20.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions hydrométéorologiques

(Adoptée à la séance plénière du 22 mars 1971)

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

1. d'adopter les Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube (doc. CD/SES 29/22)* et de recommander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de les introduire à partir du 1^{er} juillet 1972.

Les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, adoptées par décision de la IX^e session de la Commission (doc. CD/SES 9/25), ainsi que les modifications et compléments à ces Recommandations (doc. CD/SES 19/35; CD/SES 19/36; CD/SES 19/37 et CD/SES 21/31) perdent leur vigueur à partir du 1^{er} juillet 1972;

2. d'adopter les Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau (doc. CD/SES 29/23)* et de recommander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de les introduire à partir du 1^{er} juillet 1971;

3. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions hydrométéorologiques et techniques - doc. CD/SES 29/24;

4. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 29/21).

* Voir page 387.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions statistiques

(Adoptée à la séance plénière du 22 mars 1971)

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

1. d'approuver le formulaire St-2 modifié pour le rassemblement des données sur les transports de marchandises réalisés par poussage sur le Danube, intitulé "Transport de marchandises sur le Danube à bord des bâtiments nationaux", et adopté par la XX^e session (doc. CD/SES 20/36) ainsi que les indications méthodologiques sur la manière de le remplir;

- de recommander aux pays danubiens de fournir leurs données d'après le formulaire St-2 modifié à partir du 1^{er} janvier 1971;

2. d'approuver le formulaire St-3 modifié pour le rassemblement des données sur les transports en containers, intitulé "Transports internationaux de marchandises sur le Danube, par pays de chargement et de déchargement", et adopté par la XX^e session (doc. CD/SES 20/36), ainsi que les instructions méthodologiques sur la manière de le remplir;

- de recommander aux pays danubiens de fournir leurs données d'après le formulaire St-3 modifié à partir du 1^{er} janvier 1971;

3. d'approuver l'inclusion, dans le Recueil des documents statistiques, de la terminologie à utiliser pour les containers, pour les

transports internationaux et pour la définition des catégories des transports de commerce extérieur en transit combiné figurant dans le Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions statistiques (doc. CD/SES 29/26);

4. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions statistiques - doc. CD/SES 29/26;

5. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques - doc. CD/SES 29/25.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME 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 26 mars 1971)

Après avoir examiné et discuté le point 5 de l'ordre du jour, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé des questions du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver les Règles de procédure de la Commission du Danube* (doc. CD/SES 29/28);

- de les introduire à partir du 1^{er} mai 1972;

- Les Règles de procédure de la Commission du Danube adoptées par décision de la VIII^e session, le 3 juillet 1953, et modifiées par les décisions des IX^e et XVI^e sessions, les 15 décembre 1953 et 24 janvier 1958, perdent leur vigueur à partir du 1^{er} mai 1972;

2. d'approuver les Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement* - doc. CD/SES 29/29;

- d'introduire les Dispositions à partir du 1^{er} mai 1972.

- Les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à son fonctionnement, adoptées par décision de la XVIII^e session, le 30 janvier 1960, et complétées par décision de la XIX^e session, le 31 janvier 1961, perdent leur vigueur à partir du 1^{er} mai 1972;

* Voir page 387.

3. d'approuver le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube et son Annexe "Description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles requises" (doc. CD/SES 29/30);

- de les introduire à partir du 1^{er} mai 1972.

- Le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, adopté par décision de la XIX^e session, le 31 janvier 1961, perd sa validité à partir du 1^{er} mai 1972;

4. de prendre note des rapports de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube - doc. CD/SES 29/31 et doc. CD/SES 29/32;

5. d'adopter le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube - doc. CD/SES 29/27.

* Voir page 387.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions liées à l'entretien du secteur du Danube
entre Gabčikovo et Gönyű

(Adoptée à la séance plénière du 26 mars 1971)

Après avoir discuté le point 6 de l'ordre du jour: "Discussion et décision des questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű 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. - Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű", ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen de ces questions, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note du rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű - doc. CD/SES 29/42;

2. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du point 6 de l'ordre du jour - doc. CD/SES 29/41;

3. de rappeler la décision de la XXVIII^e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 28/25);

4. de convoquer une réunion d'experts pour examiner les questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű sur la base de l'Annexe II de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube;

5. d'inscrire à l'ordre du jour préliminaire de la XXX^e session de la Commission du Danube, comme question prioritaire, un point libellé comme suit:

"Discuter les questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü 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. En se basant sur les résultats figurant dans le rapport de la réunion d'experts pour l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü, décider s'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 Convention."

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME 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 1970 à mars 1971 et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972

(Adoptée à la séance plénière du 26 mars 1971)

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 1970 à mars 1971, le projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972 et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions susmentionnées, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note et d'approuver 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 1970 à mars 1971 - doc. CD/SES 29/1;

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 XXVIII^e session;

3. d'adopter le Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972 - doc. CD/SES 29/46;

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 1970 à mars 1971 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972 - doc. CD/SES 29/43.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1971

(Adoptée à la séance plénière du 27 mars 1971)

Ayant examiné le projet de budget de la Commission du Danube pour 1971, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1971 dans la somme de 5,493.700 forints pour son chapitre des recettes et de 5,493.700 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 29/45);

- de fixer les annuités des Etats-membres pour 1971, 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 760.000 forints par Etat-membre;

2. de transférer au budget de la Commission pour 1971 le solde transitoire du bilan au 31 décembre 1970, qui s'élève à 128.063.- forints et d'y introduire les autres recettes prévues qui se chiffrent à 45.637 forints;

3. de transférer en janvier 1972 - jusqu'à l'approbation du budget pour 1972 - la moitié des annuités des Etats-membres, établies pour 1971, 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 29/47).

D E C I S I O N

DE LA VINGT-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant la libération du directeur-adjoint pour le Secrétariat et la nomination du nouveau directeur-adjoint

(Adoptée à la séance plénière du 27 mars 1971)

Sur la base des lettres du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube, en date du 18 août 1970 et du 1^{er} mars 1971, et conformément à l'article 39 des Règles de procédure, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de libérer M. František SVATEK, citoyen de la République Socialiste Tchécoslovaque, de ses fonctions de directeur-adjoint pour le Secrétariat;

2. de nommer M. Jan HANUSEK, citoyen de la République Socialiste Tchécoslovaque, au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat à partir du 1^{er} mars 1971.

PLAN DE TRAVAIL DE LA COMMISSION DU DANUBE

pour la période de mars 1971 à mars 1972

(Adopté à la séance plénière du 26 mars 1971)

1. Publier les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube et les Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube; à éditer sur ronéo et par photocopie, en 200 exemplaires.
2. Publier les Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube; à éditer sur ronéo et par photocopie, en 200 exemplaires (100 en français et 100 en russe).
3. Recueillir auprès des autorités compétentes des pays danubiens les données manquantes pour l'entier Schéma du Guide des bateliers adopté, afin de faire paraître en temps voulu le deuxième tome (deuxième et troisième parties) de cet ouvrage.
4. Publier le premier tome du Guide des bateliers (partie première - Indicateur kilométrique du Danube); à faire paraître en 2000 exemplaires.
5. Publier en 1000 exemplaires la Carte générale du Danube.
6. Recueillir auprès des autorités compétentes des pays danubiens les propositions au sujet des amendements et modifications devant être apportés aux Recommandations relatives au service des radiocommunications sur le Danube, préparer une information récapitulant les propositions reçues et la soumettre à l'examen d'une réunion d'experts.

7. Diffuser aux pays danubiens, pour avis et propositions, le projet de méthode de mesure des principaux paramètres d'exploitation des appareils-radar des bâtiments, reçu des autorités compétentes de l'Union Soviétique; dresser une information synthétisant les avis et la soumettre, avec le projet de méthode, à l'examen de la réunion d'experts.
8. Diffuser aux pays danubiens, pour avis et propositions, le questionnaire pour le rassemblement des données relatives au poussage à recevoir des autorités compétentes de la Yougoslavie; dresser une information synthétisant les avis reçus et la soumettre à l'examen de la réunion d'experts.
9. Préparer, sur la base de la documentation reçue des pays danubiens, un projet de recommandations relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage, notamment de la date d'expiration de la validité du certificat d'aptitude à naviguer; diffuser le projet aux pays danubiens et le soumettre à l'examen de la réunion d'experts.
10. Convoquer du 12 au 19 octobre 1971 une réunion d'experts pour les questions de navigation, avec la participation de spécialistes en questions de radar; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:
 - a) Examen du projet de Recommandations relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage, notamment de la date d'expiration de la validité du certificat d'aptitude à naviguer.
 - b) Examen:
 - de l'Information sur des questions liées au poussage;
 - de l'Information sur le questionnaire pour le rassemblement des données relatives au poussage.
 - c) Examen du projet de méthode de mesure des principaux paramètres d'exploitation des appareils-radar des bâtiments.
 - d) Echange de vues sur les propositions des autorités compétentes des pays danubiens au sujet des commentaires à quelques articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

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

11. Demander aux pays danubiens des renseignements sur la date de l'introduction des Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube et sur les conditions à remplir pour leur mise en application; synthétiser les renseignements reçus et en dresser une information à soumettre à la XXX^e session.
12. Dépouiller les données sur les seuils en 1970, 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 1970. Entreprendre le rassemblement et le dépouillement des données pour 1971.
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 1970 au 31 août 1971, ainsi que les données sur le régime des glaces de l'hiver 1970/1971; 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 XXX^e session.

Editer sur ronéo, en 250 exemplaires, l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube pendant la période du 1^{er} septembre 1969 au 31 août 1970.

14. Rassembler les données des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales nécessaires, selon le Schéma approuvé, pour la préparation à l'édition de l'Album des courbes du Danube à rayon de courbure inférieur à 800 m en aval de Vienne, et à 500 m en amont de Vienne.
15. Dresser sur la base de la documentation se trouvant à la disposition de l'Appareil de la Commission, une information de synthèse sur les travaux exécutés conformément au Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube et sur les résultats obtenus au cours de cette étape dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation. Diffuser l'Information aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.
16. Demander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales les nouvelles données relatives à la vitesse du courant auprès de différentes fréquences de niveau d'eau et d'après les principales stations hydrométriques du Danube, en rapport avec les modifica-

tions survenues dans le chenal navigable en résultat de l'achèvement de la première étape du Plan des grands travaux. Dresser, sur la base des données reçues, un nouveau tableau des vitesses du courant, à diffuser aux pays danubiens et aux Administrations spéciales.

17. Demander aux pays danubiens les données sur les conditions du passage des bâtiments sous les ponts nouvellement construits et les caractéristiques techniques qui intéressent la navigation pour les ponts en voie de construction, en vue de l'établissement d'une annexe à l'Album des ponts sur le Danube. Publier l'annexe en 1971.
18. Demander les avis et les propositions des pays danubiens sur la question d'une méthode de calcul du prix de revient des travaux de régularisation; dresser à ce sujet une information à soumettre à l'examen de la XXX^e session de la Commission.
19. Sur la base de la documentation qui se trouve à la disposition de l'Appareil de la Commission et de celle qui sera reçue des autorités compétentes des pays danubiens, dresser le projet du plan des travaux visant l'amélioration des conditions de la navigation dans la période de 1971 à 1975.
20. Sur la base de la documentation qui se trouve à la disposition de l'Appareil de la Commission, élaborer des propositions au sujet d'un programme préliminaire des travaux de la Commission sur l'étude des problèmes qui intéressent la navigation en connexion avec la réalisation des liaisons Danube-Oder-Elbe et Rhin-Main-Danube; fixer, en partant de leur importance, l'ordre des questions incluses au programme ainsi que la méthode d'étude à appliquer; demander les avis des autorités compétentes des pays danubiens sur les propositions susmentionnées; dresser sur la base des réponses reçues un projet de programme préliminaire des travaux de la Commission du Danube sur ces questions et le soumettre à l'examen d'une réunion d'experts à convoquer du 24 au 28 janvier 1972.
21. Editer par photocopie, en 220 exemplaires, l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1970; entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1971.
22. Publier les Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube; à éditer sur ronéo en 300 exemplaires (150 exemplaires en français et 150 exemplaires en russe).
23. Publier les Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau; à éditer sur ronéo, en 300 exemplaires.

24. Poursuivre la diffusion aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales des prévisions mensuelles des niveaux du Danube.
25. Achever l'élaboration du projet de la méthode proposée pour le calcul de la fréquence des débits d'eau aux stations hydrométriques ne disposant pas de données d'observations pluriannuelles ; diffuser le projet de méthode à tous les pays danubiens, et sur la base des avis et propositions reçus, dresser une information à soumettre avec ledit projet de méthode à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions hydrométriques.
26. Achever la préparation du projet de schéma de l'Ouvrage de référence hydrologique pour la période 1921-1970 et le diffuser pour avis et propositions à tous les pays danubiens. Dresser sur la base des avis et propositions reçus, une information à soumettre à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.
27. Dresser, sur la base des données dont dispose l'Appareil, une information sur la méthode appliquée pour la formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux, la diffuser à tous les pays danubiens et la soumettre à l'examen de la XXX^e session.
28. Préparer et publier par photocopie, en 400 exemplaires, l'Annuaire statistique pour 1970; entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1971.
29. Rééditer les formulaires modifiés St-2 pour le rassemblement des données sur les transports de marchandises réalisés par poussage et St-3 pour le rassemblement des données sur les transports par containers sur le Danube, avec les indications méthodologiques sur la manière de les remplir.
30. Dresser une Annexe au Recueil des documents statistiques de la Commission du Danube, dans laquelle seront inclus les précisions et les amendements aux termes et définitions statistiques approuvés par la XXIX^e session, et la diffuser à tous les pays danubiens.
31. Tirer complémentaiement à 200 exemplaires l'Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950 à 1969.

32. Publier par moyen typographique, en 500 exemplaires, les nouveaux documents d'organisation de la Commission, adoptés par la XXIX^e session.

33. Convoquer, du 18 au 22 janvier 1972, une réunion d'experts pour examiner les questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyűl sur la base de l'Annexe II de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

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

34. Préparer l'avant-projet du budget de la Commission pour 1972, et le diffuser d'ici le 1^{er} juin 1971 aux pays membres de la Commission.

35. Convoquer, du 27 septembre au 2 octobre 1971, une réunion d'experts des pays membres de la Commission pour l'examen de questions d'ordre financier; inscrire à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:

a) Examen des aspects financiers des articles 13, 33, 35 et 41 du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat.

b) Echange de vues sur l'avant-projet du budget de la Commission du Danube pour 1972.

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

36. Dresser et publier en 250 exemplaires, sur ronéo, les Procès-verbaux de la XXIX^e session de la Commission du Danube.

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

38. 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 recherche scientifique 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.

39. Dresser le projet de budget de la Commission du Danube pour 1972.
40. Dresser le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1972 à mars 1973.

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

(Adoptée à la séance plénière du 27 mars 1971)

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

1. Questions nautiques

- a) Examen du projet de Recommandations relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage, notamment de la date d'expiration de la validité du certificat d'aptitude à naviguer.
- b) Examen du projet de méthode de mesure des principaux paramètres d'exploitation des appareils-radar des bâtiments.
- c) Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions de navigation avec la participation de spécialistes en questions de radar.
- d) Information sur les questions portant sur l'introduction des Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube.

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 1970 au 31 août 1971.
- b) Information sur la question d'une méthode de calcul du prix de revient des travaux de régularisation.

3. Questions hydrométéorologiques

- Information sur la méthode appliquée pour la formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux.
4. Discuter les questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü 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. En se basant sur les résultats figurant dans le rapport de la réunion d'experts pour l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü, décider s'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 Convention.
 5. Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube chargée de l'examen des questions d'ordre financier:
 - Examen des aspects financiers des articles 13, 33, 35 et 41 du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat.
 6. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1971.
 7. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972.
 8. Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1972 à mars 1973.
 9. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1972.
 10. Election du Président, du Vice-président et du Secrétaire de la Commission du Danube.
 11. Libération des fonctionnaires du Secrétariat et des Services et nomination des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube.

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

II. Convoquer la XXX^e session ordinaire de la Commission du Danube du 11 au 22 avril 1972.

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 1970)

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 15 mars 1971.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

Délégation autrichienne	- M. Maschke
Délégation bulgare	- M. Harizanov M. Vilkov
Délégation hongroise	- M. Barna
Délégation roumaine	- M. Cristescu M. Țigaret M. Geamănu
Délégation soviétique	- M. Makeev Mme Sentiouleva M. Habirov
Délégation tchécoslovaque	- M. Tichý
Délégation yougoslave	- M. Stalio M. Vladiković

Les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission, MM. Kapi-kraian, Christ, Simeonov, Hanusek, Moldoveanu, Rumencić, Malek, Iványi ont également pris part aux réunions du groupe de travail.

La réunion a été ouverte par le Secrétaire de la Commission du Danube, M. Dj. Jovič.

Sur proposition de M. Makeev, membre de la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, M. Barna, membre de la délégation de la République Populaire Hongroise, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission au 31 décembre 1970 (doc. CD/SES 29/6 et Annexes I et 2) et en a discuté les chapitres des recettes et des dépenses.

En examinant l'article III, poste 11 "Entretien et réparations des autos", où il y a un excédent de dépenses considérable, le groupe de travail a recommandé de prendre des mesures pour qu'à l'avenir un tel excédent de dépenses puisse être évité.

Quant à l'article V "Edition des publications de la Commission du Danube", le groupe de travail suggère de charger le Secrétariat de préparer des propositions pour établir la méthode de répartition des publications de la Commission, pour leur diffusion aux pays et pour leur mise en vente en tenant compte de la pratique existant à la Commission et dans les autres organisations internationales.

Examinant le bilan au 31 décembre 1970, le groupe de travail a constaté que la valeur des automobiles représente le prix d'achat et non pas la valeur réelle compte tenu de l'amortissement.

Le groupe de travail a trouvé nécessaire de réévaluer l'inventaire de la Commission du Danube et d'établir, à l'avenir, les taux d'amortissement compte tenu de l'usure.

Le groupe de travail a constaté que les dépenses ont été effectuées dans le cadre des sommes allouées dans le budget approuvé pour 1970 et qu'à la plupart des articles des économies ont 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.

A l'issue de ses travaux, le groupe de travail soumet à l'examen de la XXIX^e session le projet de décision suivant concernant l'exécution du budget de la Commission pour 1970:

"Ayant examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1970, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XXIX^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 1970:

Exécution du budget

Chapitre des recettes	5,581.375 forints
Chapitre des dépenses	5,303.312 forints

Bilan

Actif	278.062,95 forints
Passif	278.062,95 forints

conformément à l'Annexe I au doc. CD/SES 29/6;

2. de transférer au budget pour 1971 le solde du budget pour 1970, dont le montant s'élève à 128.063 forints;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières (doc. CD/SES 29/11)."

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'art. 14 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXIX^e session, à la séance plénière du 16 mars 1971, a tenu ses réunions les 16, 17 et 18 mars 1971.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

- | | |
|-------------------------|--|
| Délégation autrichienne | - M. Schlaffer
- M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Kojouharov
M. Danev
M. Mladenov |
| Délégation hongroise | - M. Fekete
M. Vásárhelyi
M. Angeli
M. Káldy
M. Finkey
M. Kiss
M. Tóth |
| Délégation roumaine | - M. Marinescu
M. Tigaret |
| Délégation soviétique | - M. Bannov
M. Afanassiev
Mme Sentiouleva
M. Habirov |

Délégation tchécoslovaque	- M. Malovecky M. Zahradniček
Délégation yougoslave	- M. Stalio M. Vladiković M. Petrić M. Radić M. Savić M. Lalošević Mme Soć
Administration fluviale des Portes de Fer	- M. Petrescu M. Veselinović M. Mihăila
Ministère du Transport de la RF d'Allemagne	- M. Hübener M. Pertzsch M. Dick
Union Internationale des Télécommunications	- M. Petit

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission: MM. Kapikraian, Si-meonov, Christ, Hanusek, Termačić, Rumencić, Todorov, Wolfzettel.

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

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

- 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 (doc. CD/SES 29/19 - RE/1970-5):
 - i) Projet de recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube (doc. RE/NAV.1/1970-5 *);

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

- ii) 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 (doc. RE/NAV.2/1970-5 *);
 - iii) Projet de schéma de l'Indicateur kilométrique du Danube (doc. RE/NAV.3/1970-5 *);
 - iv) Projet de Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube (doc. RE/NAV.4/1970-5 *).
- b) Information concernant l'introduction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 29/5).
- 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 (doc. CD/SES 29/8).

A l'issue de l'examen des questions susmentionnées, le groupe de travail est convenu de ce qui suit:

ad a/i - Le groupe de travail a examiné le projet de Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube et a corrigé la formule sous point 3 de l'annexe du texte français.

Le groupe de travail a décidé de proposer à la session d'adopter les Recommandations en question et de recommander aux pays danubiens de les introduire à partir du 1^{er} avril 1973, notant que les dispositions desdites Recommandations sont applicables aux appareils-radar qui seront installés sur les bâtiments après l'introduction des Recommandations.

Le groupe de travail a également exprimé le désir que l'examen du projet de méthode de mesure des principaux paramètres d'exploitation des appareils-radar des bâtiments, présenté par les autorités compétentes soviétiques, soit inclus dans le plan de travail pour la prochaine période en vue de son adoption à la XXX^e session.

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

ad a/ii - Le groupe de travail a examiné le projet des Recommandations relatives aux types optima des réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube et est convenu de proposer à la session de les adopter.

Ayant en vue que les dispositions de ces Recommandations correspondent entièrement aux prescriptions des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 25/24) et aux dispositions de l'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube (doc. CD/SES 27/22), leur mise en vigueur sera considérablement facilitée.

Par ailleurs, le groupe de travail a noté que les dispositions desdites Recommandations doivent être appliquées aux réflecteurs-radar qui seront installés après l'introduction des Recommandations.

ad a/iii - Le groupe de travail a examiné le projet du schéma de l'Indicateur kilométrique du Danube et a décidé de l'intituler: Guide des bateliers; les modifications suivantes ont été apportées au projet:

Tome I^{er} -

Partie première - A intituler: Indicateur kilométrique du Danube.

Biffer les sous-points 1.4.1 à 1.4.6.

Deuxième tome -

Deuxième partie - A intituler: Manuel de référence.

Le groupe de travail propose à la session d'approuver le schéma du Guide des bateliers.

ad a/iv - Après en avoir examiné le projet, le groupe de travail est convenu de proposer à la session d'adopter les Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube et de recommander aux pays danubiens de les introduire dans le plus bref délai.

Le groupe de travail a noté que les communications entre des bâtiments battant même pavillon ainsi que les communications entre les bâtiments et l'administration dont ils relèvent peuvent se faire au moyen d'abréviations de code internes, sous réserve que ces abréviations ne figurent pas dans les dits Codes.

Au cours de l'examen du Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions de navigation, tenue avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications, le groupe de travail a décidé d'y apporter les amendements suivants:

page 10, 4^{ème} alinéa - A formuler comme suit: "exemple d'épellation du message ci-dessus transmis par radiotéléphonie".

page 13, 4^{ème} alinéa - Ajouter après les mots "l'utilité d'introduire" les mots "une abréviation pour".

Au cours des débats sur la question de l'utilisation des voies sur ondes métriques pour les besoins de la radiotéléphonie internationale sur le Danube, le groupe de travail a décidé de proposer à la session d'adopter les fréquences indiquées dans le rapport de la réunion d'experts.

ad point b) - Le groupe de travail a examiné l'Information concernant l'introduction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et a demandé qu'à la dernière page, dernier alinéa de l'Information, la dénomination "Regensburg" soit remplacée par "Kelheim".

Le groupe de travail a décidé de proposer à la session de prendre note de l'Information.

ad point c) - Le groupe de travail a examiné l'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, et a convenu de proposer à la session de prendre note de cette information.

*

Le groupe de travail a examiné ensuite les points d'ordre nautique contenus dans le Rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 29/1, points 1 - 11) et a formulé les observations et amendements suivants:

ad point 1 - Le groupe de travail a souligné que les cartes de pilotage sont publiées uniquement pour les besoins de la navigation. Les noms d'îles inscrits dans les langues nationales ou leur transcription dans les langues officielles de la Commission du Danube ne déterminent pas l'appartenance territoriale.

ad point 8 - (page 4, alinéa 5) - Remplacer le terme "de réserver" par "d'utiliser".

ad point 9 - Le groupe de travail a pris note de l'Information sur la confection et l'utilisation des cartes-radar.

ad point 10 - Le groupe de travail a pris note de l'Information sur des questions liées au poussage et a exprimé le désir que cette Information soit soumise à l'examen de la réunion d'experts.

ad point 11 - Le groupe de travail a pris note de l'Information concernant les articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube nécessitant des commentaires, et a exprimé le désir que cette information soit soumise à l'examen de la réunion d'experts.

*

Le groupe de travail a également examiné les points d'ordre nautique figurant dans le projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1971 à mars 1972 (doc. CD/SES 29/2, points 1-9) et a formulé les observations et propositions suivantes:

Point 1 -

Fixer le tirage de l'ouvrage à 200 exemplaires.

Le groupe de travail estime que les pays danubiens devraient en recevoir 15 exemplaires.

Point 2 -

Modifier la fin de la phrase comme suit: "à éditer en 200 exemplaires sur ronéo et par photocopie (100 en français et 100 en russe)".

Le groupe de travail estime que les pays danubiens devraient en recevoir 15 exemplaires.

Point 3 -

Sans modification.

Point 4 -

Le groupe de travail estime que les pays danubiens devraient recevoir 200 exemplaires de cet ouvrage.

Point 5 -

Le groupe de travail estime que les pays danubiens devraient recevoir 100 cartes.

En ce qui concerne les publications prévues aux points 1, 2, 4 et 5 du projet de plan de travail, le groupe a fait remarquer que si cer-

tains pays désiraient recevoir des exemplaires supplémentaires, ils devraient le communiquer au Secrétariat par écrit, d'ici le 1^{er} juin 1971.

Point 6 -

Sans modification.

Points 7, 8 et 9 -

Ces points sont à libeller comme suit:

"Point 7 - Diffuser aux pays danubiens, pour avis et propositions, le projet de méthode de mesure des principaux paramètres d'exploitation des appareils-radar des bâtiments, reçu des autorités compétentes de l'Union Soviétique; dresser une information synthétisant les avis et la soumettre, avec le projet de méthode, à l'examen de la réunion d'experts."

Le groupe de travail a remercié les autorités compétentes de l'Union Soviétique pour la présentation dudit projet.

"Point 8 - Diffuser aux pays danubiens, pour avis et propositions, le questionnaire pour le rassemblement des données relatives au passage; dresser une information synthétisant les avis reçus et la soumettre à l'examen de la réunion d'experts."

Le groupe de travail a exprimé sa reconnaissance aux autorités compétentes de la Yougoslavie qui se sont déclarées prêtes à envoyer à l'Appareil de la Commission, d'ici le 1^{er} mai 1971, le questionnaire qui servira au rassemblement des données.

"Point 9 - Préparer, sur la base de la documentation reçue des pays danubiens, un projet de recommandations relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage, notamment de la date d'expiration de la validité du certificat d'aptitude à naviguer; diffuser le projet aux pays danubiens et le soumettre à l'examen de la réunion d'experts."

Inclure deux nouveaux points libellés comme suit:

- "Convoquer en octobre 1971 une réunion d'experts pour les questions de navigation, avec la participation de spécialistes en questions de radar; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:

a) Examen du projet de recommandations relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage, notamment de la date d'expiration de la validité du certificat d'aptitude à naviguer.

b) Examen:

- de l'Information sur des questions liées au poussage;
- de l'Information sur le questionnaire pour le rassemblement des données relatives au poussage.

c) Examen du projet de méthode de mesure des principaux paramètres d'exploitation des appareils-radar des bâtiments.

d) Echange de vues sur les propositions des autorités compétentes des pays danubiens au sujet des commentaires à quelques articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube."

- "Demander aux pays danubiens des renseignements sur la date de l'introduction des Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube et sur les conditions à remplir pour leur mise en application; synthétiser les renseignements reçus et en dresser une information à soumettre à la XXX^e session."

Le groupe de travail a constaté que l'Appareil de la Commission a accompli avec compétence toutes les tâches d'ordre nautique prévues dans le plan de travail et a préparé des documents de valeur, raison pour laquelle le groupe de travail estime que l'activité de l'Appareil dans le domaine de ces questions a été fructueuse et utile.

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

I.

"Après avoir examiné et discuté le point 1/a-i) de l'ordre du jour ainsi que la partie du rapport du groupe de travail traitant de ce point, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'adopter les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur

le Danube * - doc. CD/SES 29/15;

2. de recommander aux pays danubiens d'introduire les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube à partir du 1^{er} avril 1973, et d'en informer la Commission du Danube;

3. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant du point 1/a-i) de l'ordre du jour (doc. CD/SES 29/14)".

II.

"Après avoir examiné et discuté le point 1/a-ii) de l'ordre du jour, ainsi que la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant de ce point, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'adopter les Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube * - doc. CD/SES 29/16;

2. de recommander aux pays danubiens d'introduire les Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube dans le plus bref délai possible et d'en informer la Commission du Danube;

3. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant du point 1/a-ii) de l'ordre du jour - doc. CD/SES 29/14."

III.

"Après avoir examiné le point 1/a-iv) de l'ordre du jour, ainsi que la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant de ce point, la Commission du Danube DECIDE:

* Voir page 387.

1. d'adopter les Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube * - doc. CD/SES 29/18;

2. de recommander aux pays danubiens d'introduire les Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube dans le plus bref délai possible et d'en informer la Commission du Danube;

3. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant du point 1/a-iv) de l'ordre du jour - doc. CD/SES 29/14."

IV.

"Après avoir examiné et discuté le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. que les fréquences suivantes seront utilisées pour les besoins du service international radiotéléphonique sur ondes métriques sur le Danube:

N ^{os} des voies**	Fréquences d'émission (MHz)		Destination
	Station de bâtiment	Station côtière	
10 simplex	156, 50		Liaison bâtiment-bâtiment
13 simplex	156, 65	156, 65	Opérations portuaires Liaison bâtiment-rive
16 simplex	156, 80	156, 80	Appel et sécurité
20 duplex	157, 00	161, 60	Opérations portuaires Liaison bâtiment-rive
22 duplex	157, 10	161, 70	Opérations portuaires Liaison bâtiment-rive
26 duplex	157, 30	161, 90	Correspondance publique
27 duplex	157, 35	161, 95	-" -

* Voir page 387

** Les N^{os} des voies sont repris de l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications.

2. de recommander aux pays danubiens de prendre des mesures afin d'assurer la possibilité d'utiliser les fréquences susmentionnées pour les communications radiotéléphoniques en commençant par les liaisons simplex (voies N^{os} 10, 13 et 16) et d'informer la Commission du Danube au fur et à mesure de leur mise en service;

3. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail pour les questions nautiques traitant des questions de l'utilisation des voies sur ondes métriques - doc. CD/SES 29/14."

V.

"Après avoir examiné les points 1/a, 1/a-iii), 1.b) et 1.c) de l'ordre du jour, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques traitant de ces points, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le schéma du Guide des bateliers - doc. CD/SES 29/17;

2. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques traitant des points 1/a, 1/a-iii, 1/b et 1/c de l'ordre du jour - doc. CD/SES 29/14;

3. de prendre note:

a) 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. CD/SES 29/19;

b) de l'Information concernant l'introduction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube - doc. CD/SES 29/5;

c) de l'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 - doc. CD/SES 29/8."

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 XXIX^e session de la Commission du Danube, adoptée à la séance plénière du 16 mars 1971, a tenu ses réunions les 17, 18 et 20 mars 1971.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

- | | |
|---------------------------|---|
| Délégation autrichienne | - M. Schläffer
M. Franz
M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Kojouharov
M. Danev
M. Mladenov |
| Délégation hongroise | - M. Fekete
M. Kovács
M. Káldy
M. Tóth |
| Délégation roumaine | - M. Marinescu
M. Țigaret |
| Délégation tchécoslovaque | - M. Malovecky
M. Kincel |
| Délégation soviétique | - M. Bannov
M. Afanassiev
Mme Sentiouleva
M. Habirov |

Délégation yougoslave

- M. Petrović
M. Marković
M. Janković
M. Vladiković
Mme Šoć

Administration fluviale des Portes de Fer

- M. Petrescu
M. Veselinović
M. Mihăila

Administration fluviale du secteur Rajka - Gönyü

- M. Bokor
M. Fabry

Ministère des Transports de la RF d'Allemagne

- M. Reemts
M. Amesmeier
M. Hübener
M. Pertzsch

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission du Danube: MM. Kapi-kraian, Simeonov, Hanusek, Patrichi, Mateescu, Mitev, Antos, Ter-mačić, Rumencić, Goda, Iványi.

Sur la proposition de M. Mladenov, conseiller de la délégation de la République Populaire de Bulgarie, Monsieur Marinescu, conseil-ler de la délégation de la République Socialiste de Roumanie, a été élu président du groupe de travail.

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

- a) Information sur l'entretien du chenal sur le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina, au cours de la période du 1^{er} sep-tembre 1969 au 31 août 1970 - CD/SES 29/3 *.
- 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 envisagés pour la période 1971-1975) - doc. CD/SES 29/7.
- c) Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube, Elbe-Oder-Danube, dressée en vue d'une étude plus détaillée des problèmes qui peu-

* Se trouve dans les archives.

vent se poser pour la navigation danubienne en rapport avec la réalisation de ces liaisons - doc. CD/SES 29/10.

- d) Projet de schéma de l'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 - RE/Hydr.3/1970-4 *.

Au point 2/a) -

Le groupe de travail a examiné l'Information en question chapitre par chapitre et a constaté qu'elle a été préparée en temps voulu et contient tous les chapitres figurant dans le schéma adopté par la XVIII^e session de la Commission du Danube.

Le groupe de travail a noté que l'Information sur l'entretien du chenal contient également les données sur le régime des glaces du parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina, de l'hiver 1969 /1970. De cette manière, l'Information donne un aperçu complet tant sur les travaux exécutés par les pays danubiens pour l'entretien du chenal que sur l'état de navigabilité du chenal et le régime des glaces au cours de la période traitée.

Conformément aux propositions de certaines délégations le groupe de travail a apporté quelques amendements d'ordre rédactionnel aux chapitres I et V.

Le groupe de travail a constaté que l'Appareil de la Commission a dressé l'Information sur l'entretien du chenal pour la période du 1^{er} septembre 1969 au 31 août 1970 sur la base des données fournies par les autorités compétentes des pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales, et qu'il a bien accompli cette tâche.

Au point 2/b) -

Le groupe de travail a examiné l'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 1971-1975). Au cours des débats, la délégation yougoslave a déclaré que les autorités compétentes de leur pays n'envisageaient pas pour la période de 1971 à 1975 l'exécution, sur le secteur yougoslave du Danube, de travaux de canalisation du

* Se trouve dans les archives de la Commission.

fleuve aux fins de la navigation, mais qu'elles projetaient seulement des travaux de régularisation.

Les délégations de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ont déclaré que les données d'ordre technique et financier qui figurent dans le plan des travaux pour 1971-1975 et se rapportent au secteur de l'Administration fluviale commune ont été déterminées ayant en vue que la XXIX^e session de la Commission du Danube décidera définitivement de la question liée à l'entretien de ce secteur conformément à l'Annexe II de la Convention.

Au cours de l'examen de l'Information, le groupe de travail a trouvé opportun de rédiger comme suit la partie finale afin d'en améliorer le contexte:

"L'Appareil de la Commission estime qu'il serait désirable que la XXIX^e session examine et précise les conditions dans lesquelles on pourrait établir un projet des travaux qui seront effectués par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales dans la période 1971-1975 sur tout le parcours navigable du fleuve.

Sous cet aspect, l'Appareil de la Commission considère qu'il serait possible - sur la base de la documentation qui se trouve à sa disposition et de la documentation supplémentaire qui sera reçue de la part des pays danubiens - de dresser un projet des travaux visant l'amélioration des conditions de la navigation dans la période susmentionnée."

Sur la base des propositions des délégations, quelques amendements d'ordre rédactionnel ont aussi été apportés dans l'information.

Le groupe de travail a constaté que l'Appareil de la Commission a dressé l'Information en question et a accompli la tâche dont il a été chargé.

Au point 2/c) -

Le groupe de travail a examiné l'Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe et a souligné le grand intérêt que présentent ces liaisons pour le développement de la navigation sur le Danube.

L'avis a été exprimé que vu l'intérêt des pays danubiens, la Commission du Danube devrait dès à présent étudier les problèmes

qui se posent pour la navigation sur le Danube en rapport avec la réalisation de ces nouvelles liaisons, et en premier lieu de ses aspects techniques.

Tout en appréciant l'Information dressée par l'Appareil de la Commission, sur la proposition de la délégation soviétique le groupe de travail a jugé indiqué d'introduire dans le texte définitif de cette Information des modifications d'ordre rédactionnel.

Le représentant du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne - en se félicitant de l'intérêt que témoignent les pays membres de la Commission du Danube pour la liaison Rhin-Main-Danube - a déclaré qu'il partageait les avis exprimés et que les problèmes d'ordre économique et juridique nécessitent un examen ultérieur plus approfondi. Il a informé le groupe de travail que le Ministère Fédéral des Transports préparera une étude sur les aspects économiques et également sur les questions qui relèvent du domaine du droit international, dans le but de trouver pour la section de raccordement entre le Rhin et le Danube une réglementation de la navigation internationale qui tiendra compte des intérêts légitimes de tous les Etats intéressés. Ayant en vue que la Commission du Danube sera informée sur les résultats de cette étude, le représentant du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne a prié la Commission de ne pas entamer, pour le moment, une étude plus approfondie des questions juridiques et économiques.

Le groupe de travail a discuté aussi la question de la dénomination desdites liaisons et après la proposition faite par la délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque a adopté la dénomination de "Danube-Oder-Elbe" pour la liaison respective.

Cette dénomination sera utilisée dans tous les documents qui seront élaborés par la Commission du Danube.

En ce qui concerne la dénomination de la liaison Rhin-Main-Danube, le groupe de travail a été d'accord que, pour le moment, la dénomination actuelle reste inchangée et que, conformément à la proposition de la délégation du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne, elle sera examinée à une future réunion d'experts des pays danubiens au sein de la Commission du Danube.

En conclusion, le groupe de travail a constaté qu'en élaborant l'Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe,

l'Appareil de la Commission a très bien accompli la tâche dont il a été chargé et mérite une haute appréciation.

Au point 2/d) -

Le groupe de travail a examiné le schéma de l'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, et a constaté que l'Appareil a bien accompli cette tâche.

*

Le groupe de travail a également examiné les questions d'ordre technique contenues dans le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 29/1, points 12-16) et a constaté à l'unanimité que l'Appareil a accompli avec succès toutes les tâches qui lui ont été confiées.

*

Le groupe de travail a examiné aussi les points 10-15 du projet du plan de travail de la Commission du Danube de mars 1971 à mars 1972 (doc. CD/SES 29/2 *) qui se rapportent aux questions techniques, et a apporté des amendements aux points suivants:

Point II: - Fixer le tirage à 250 exemplaires.

Au cours de l'examen du point 12, la délégation du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne a déclaré qu'étant donné le grand nombre de courbes sur le secteur de la RF d'Allemagne du Danube, les autorités compétentes de leur pays ne seront pas en mesure de fournir à l'Appareil cette année toutes les données pour ces courbes.

Jusqu'à la fin de 1971, elles enverront les données concernant les courbes les plus difficiles, et le reste sera transmis à l'Appareil au fur et à mesure que les mesures seront effectuées.

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

Point 13 - Ajouter dans la deuxième ligne après le mot "information", les mots "de synthèse" et à la fin de la phrase, ajouter les mots "et aux Administrations fluviales spéciales".

Point 15 - A libeller comme suit:

"Demander aux pays danubiens les données sur les conditions de passage des bâtiments sous les ponts nouvellement construits et les caractéristiques techniques qui intéressent la navigation pour les ponts en voie de construction, en vue de l'établissement d'une annexe à l'Album des ponts sur le Danube. Publier l'annexe en 1971."

Le groupe de travail propose d'introduire de nouveaux points rédigés comme suit:

- "Demander les avis et les propositions des pays danubiens sur la question d'une méthode de calcul du prix de revient des travaux de régularisation; dresser à ce sujet une information à soumettre à l'examen de la XXX^e session de la Commission."

- "Sur la base de la documentation qui se trouve à la disposition de l'Appareil de la Commission et de celle reçue des autorités compétentes des pays danubiens, dresser le projet du plan des travaux visant l'amélioration des conditions de la navigation dans la période de 1971 à 1975."

- "Sur la base de la documentation qui se trouve à la disposition de l'Appareil de la Commission, élaborer des propositions au sujet d'un programme des travaux de la Commission sur l'étude des problèmes qui intéressent la navigation en connexion avec la réalisation des liaisons Danube-Oder-Elbe et Rhin-Main-Danube; fixer, en partant de leur importance, l'ordre des questions incluses au programme ainsi que la méthode d'étude à appliquer; demander les avis des autorités compétentes des pays danubiens sur les propositions susmentionnées; dresser sur la base des réponses reçues un projet de programme des travaux de la Commission du Danube sur ces questions et le soumettre à l'examen d'une réunion d'experts."

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

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

"Après avoir discuté et examiné l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina, l'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 1971-1975), l'Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe 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, le Schéma de l'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, ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note

a) de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina pour la période du 1^{er} septembre 1969 au 31 août 1970* - doc. CD/SES 29/3;

b) de l'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 1971-1975) - doc. CD/SES 29/7;

c) de l'Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe, 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 - doc. CD/SES 29/10;

2. d'approuver

a) le Schéma de l'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 (doc. CD/SES 29/55);

b) le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques (points 2/a, 2/b, 2/c et 2/d de l'ordre du jour) - doc. CD/SES 29/20."

* Voir page 387

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 hydro-météorologiques, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXIX^e session, à la séance plénière du 16 mars 1971, a tenu ses réunions les 19 et 20 mars 1971.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

- | | |
|---------------------------|---|
| Délégation autrichienne | - M. Franz
M. Glasel
M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Mladenov
M. Danev |
| Délégation hongroise | - M. Fekete
M. Szilágyi
M. Baranyi
M. Kovács |
| Délégation roumaine | - M. Marinescu
M. Tigaret |
| Délégation soviétique | - M. Makeev
M. Afanassiev
M. Bannov
M. Habirov |
| Délégation tchécoslovaque | - M. Kincel
M. Zahradniček
M. Katzer |

Délégation yougoslave

- M. Stalio
M. Marković
M. Janković
Mme Šoć

Ministère des Transports de la RF d'Allemagne

- M. Amesmeier
M. Pertzsch
M. Liebscher

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

Sur la proposition de M. Baranyi, conseiller de la délégation de la République Populaire Hongroise, soutenue par M. Marković, conseiller de la délégation de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, M. Afanassiev, conseiller de la délégation de l'Union Soviétique 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:

- Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions hydrométéorologiques et techniques - doc. CD/SES 29/24-RE/1970-4:
 - a) projet de Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube *;
 - b) projet de Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau *.

Au cours de l'examen du rapport de la réunion d'experts en questions hydrométéorologiques et techniques, le groupe de travail a apporté les amendements suivants:

Annexe 2, point 1 - A libeller comme suit:

- "1. Regensburg-Schwabelweis (N^o de téléphone: 0941/21046),
Hofkirchen (N^o de téléphone: 08545/262),
Passau-Maxbrücke (N^o de téléphone: 0851/7054),
Niveaux d'eau et tendances de modifications."

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

Au cours de l'examen du point 3/a), le groupe de travail a décidé de formuler comme suit le paragraphe 11 du projet de Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube:

"Sur les secteurs influencés par les centrales hydrauliques, des jaugeages de contrôle sont à effectuer..."

Annexe 1, tableau N^o 1 - Modifier comme suit l'horaire d'émission de la station München:

"8^h05 (8^h05), en allemand".

A l'issue de l'examen du point 3/b), le groupe de travail a noté qu'après l'achèvement des travaux de précision des données sur les débits d'eau pour la période 1941-1970, il sera nécessaire de préciser les données sur les débits d'eau pour la période 1921-1940.

Le groupe de travail a également examiné les questions d'ordre hydrométéorologique contenues dans le Rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971 (doc. CD/SES 29/1, points 17-25) et a constaté que l'Appareil a exécuté toutes les tâches qui lui ont été confiées, relevant la haute qualité des documents et matériaux d'ordre hydrométéorologique préparés par l'Appareil.

Le groupe de travail a examiné ensuite les points d'ordre hydrométéorologique figurant dans le projet de plan de travail de la Commission pour 1971/1972 (doc. CD/SES 29/2*, points 16-22) et propose de les amender comme suit:

Point 16 - Publier l'Annuaire hydrologique en 220 exemplaires.

Point 17 - Publier les Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube en 300 exemplaires (150 exemplaires en français et 150 exemplaires en russe).

A l'issue de l'examen des questions hydrométéorologiques figurant à l'ordre du jour, le groupe de travail soumet à la XXIX^e session le projet de décision suivant:

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

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

1. d'adopter les Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube (doc. CD/SES 29/22 *) et de recommander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de les introduire à partir du 1^{er} juillet 1972;

Les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, adoptées par décision de la IX^e session de la Commission (doc. CD/SES 9/25), ainsi que les modifications et compléments à ces Recommandations (doc. CD/SES 19/35; CD/SES 19/36; CD/SES 19/37 et CD/SES 21/31) perdent leur vigueur à partir du 1^{er} juillet 1972;

2. d'adopter les Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau (doc. CD/SES 29/23 *) et de recommander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de les introduire à partir du 1^{er} juillet 1971;

3. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions hydrométéorologiques et techniques - doc. CD/SES 29/24;

4. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 29/21)."

* Voir page 387

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'art. 14 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXIX^e session à la séance plénière du 16 mars 1971, a tenu ses réunions les 19 et 20 mars 1971.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

- | | |
|---------------------------|---|
| Délégation autrichienne | - M. Auer
M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Harizanov
M. Vilkov |
| Délégation hongroise | - M. Pálos
M. Gyimesi |
| Délégation roumaine | - M. Marinescu
M. Tigaret |
| Délégation soviétique | - M. Makeev
Mme Sentiouleva
M. Habirov |
| Délégation tchécoslovaque | - M. Malovecky
M. Kincel |
| Délégation yougoslave | - M. Stalio
M. Vasilic
M. Petric
M. Radić
Mme Soć |

Ministère des Transports de la RF d'Allemagne - M. Rümelin
M. Amesmeier
M. Hübener
M. Pertzsch

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission: MM. Kapikraian, Si-meonov, Hanusek, Rumenčić, Patrichi, Voskresensky, Iványi.

Sur la proposition de M. Malovecky, conseiller de la délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque, soutenue par M. Stalio, suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, M. Harizanov, conseiller de la délégation de la République Populaire de Bulgarie 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:

- Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions statistiques - doc. CD/SES 29/26 (RE/1970-6):

a) projet de formulaire St-2 et des indications méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire *;

b) projet de formulaire St-3 et des indications méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire *.

Au point 4/a) -

Après avoir examiné et discuté le projet de formulaire St-2 modifié pour le rassemblement des données sur les transports de marchandises réalisés sur le Danube par poussage et intitulé "Transports de marchandises sur le Danube à bord des bâtiments nationaux", ainsi que les indications méthodologiques sur la manière de le remplir, le groupe de travail a jugé indiqué de recommander à la session d'approuver le projet présenté et de prévoir le rassemblement des données à partir du 1^{er} janvier 1971.

Au point 4/b) -

Après avoir examiné le projet de formulaire St-3 modifié, pré-

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

paré par l'Appareil de la Commission pour le rassemblement des données sur les transports en containers, ainsi que les indications méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire, le groupe de travail a jugé indiqué de recommander à la session d'approuver le projet présenté compte tenu des amendements apportés par la réunion d'experts en questions statistiques, à savoir:

a) intituler le formulaire St-3 modifié: "Transports internationaux de marchandises sur le Danube, par pays de chargement et de déchargement";

b) indiquer en milliers de tonnes le volume total des transports entre les pays, et en tonnes celui des transports par containers.

Le groupe de travail a jugé opportun de recommander que le rassemblement des données selon le formulaire St-3 soit commencé à partir du 1^{er} janvier 1971.

Par ailleurs, le groupe de travail a également estimé indiqué de recommander à la session d'approuver l'inclusion, dans le Recueil des documents statistiques, de la terminologie à utiliser pour les containers et exposée dans le Rapport de la réunion d'experts pour les questions statistiques. (Voir ad point 1 du doc. CD/SES 29/26)

Au cours de l'examen des parties traitant des points 3 et 4 dudit Rapport de la réunion d'experts, le groupe de travail a jugé opportun de recommander à la session d'approuver l'inclusion, dans le Recueil des documents statistiques, de la terminologie à utiliser pour le relevé des transports internationaux ainsi que de la définition des catégories des transports de commerce extérieur en transit combiné, exposées dans le Rapport de la réunion d'experts.

Le groupe de travail a aussi examiné les questions d'ordre statistique figurant dans le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission pour 1970/1971 (doc. CD/SES 29/1, points 26-32) et a constaté que l'Appareil a accompli avec succès toutes les tâches que lui a confiées la XXVIII^e session.

Le groupe de travail a souligné la grande valeur pratique de l'Information préparée par l'Appareil de la Commission au sujet du développement de la navigation danubienne au cours d'une période de 20 ans, et a jugé unanimement qu'il serait utile d'en faire un tirage complémentaire.

Lors de l'examen de l'Information sur le trafic-marchandises en perspective sur le Danube en 1970-1975, traitée sous point 29 du rapport, quelques délégations ont demandé de préciser certaines données figurant dans les tableaux de l'Information. Il a été convenu que l'Appareil de la Commission introduira ces modifications dans le cas où les autorités compétentes des pays intéressés lui enverront les données précisées d'ici le 1^{er} août 1971.

Le groupe de travail a également débattu les points 23-25 du projet du Plan de travail de la Commission pour la période de mars 1971 à mars 1972 (doc. CD/SES 29/2*) portant sur des questions statistiques, et les a acceptés sans modification.

Le groupe de travail a décidé d'introduire dans le plan de travail un nouveau point rédigé comme suit:

- "Tirer complémentirement à 200 exemplaires l'Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950 à 1969."

Le groupe de travail a estimé que les pays danubiens devraient recevoir 25 exemplaires de cet ouvrage.

*

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

1. d'approuver le formulaire St-2 modifié pour le rassemblement des données sur les transports de marchandises réalisés par poussage sur le Danube, intitulé "Transport de marchandises sur le Danube à bord des bâtiments nationaux", et adopté par la XX^e session (doc. CD/SES 20/36), ainsi que les indications méthodologiques sur la manière de le remplir;

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

- de recommander aux pays danubiens de fournir leurs données d'après le formulaire St-2 modifié, à partir du 1^{er} janvier 1971;

2. d'approuver le formulaire St-3 modifié pour le rassemblement des données sur les transports en containers, intitulé "Transports internationaux de marchandises sur le Danube, par pays de chargement et de déchargement", et adopté par la XX^e session (doc. CD/SES 20/36), ainsi que les instructions méthodologiques sur la manière de le remplir;

- de recommander aux pays danubiens de fournir leurs données d'après le formulaire St-3 modifié, à partir du 1^{er} janvier 1971;

3. d'approuver l'inclusion, dans le Recueil des documents statistiques, de la terminologie à utiliser pour les containers, pour les transports internationaux et pour la définition des catégories des transports de commerce extérieur en transit combiné figurant dans le Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions statistiques (doc. CD/SES 29/26);

4. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions statistiques - doc. CD/SES 29/26;

5. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques - doc. CD/SES 29/25."

R A P P O R T

du groupe de travail chargé de l'examen des questions
du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat
et des Services de la Commission du Danube

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission, formé en vertu de l'art. 14 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXIX^e session, à la séance plénière du 16 mars 1971, a tenu ses réunions les 22 et 23 mars 1971.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

- | | |
|---------------------------|--|
| Délégation autrichienne | - M. Maschke
M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Harizanov
M. Vilkov |
| Délégation hongroise | - M. Kutassy
M. Dobos
M. Barna
M. Tóth |
| Délégation roumaine | - M. Cristescu
M. Geământu |
| Délégation tchécoslovaque | - M. Šeferna
M. Malovecky
M. Katzer
M. Luby |

Délégation soviétique

- M. Makeev
Mme Sentiouleva
M. Habirov

Délégation yougoslave

- M. Stalio
M. Marković
M. Janković

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de la Commission: MM. Kapikraian, Hanusek, Simeonov, Rumenčić, Termačić, Patrichi, Iványi, Voskresensky.

Sur la proposition de la délégation yougoslave, soutenue par toutes les délégations, 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 et discuté le point 5 de l'ordre du jour "Perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube", à savoir:

- Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube pour les questions juridiques et d'organisation - doc. CD/SES 29/31 et CD/SES 29/32 (RE/1970-2 et RE/1971-1):

a) Projet des Règles de procédure de la Commission du Danube.*

b) Projet des Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement.*

c) Projet du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube.*

A l'issue de l'examen desdits projets, préparés par la réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation, le groupe de travail est arrivé aux conclusions suivantes, compte tenu des amendements concertés au cours de la session.

ad Point 5/a) de l'ordre du jour - Règles de procédure de la Commission du Danube

Art. 3 -

Au cours de l'examen de cet article, les délégations roumaine et yougoslave ont constaté que l'unanimité est pratiquée d'une manière

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

constante au sein de la Commission du Danube et qu'elle donne les meilleurs résultats. Elles ont exprimé aussi le désir que cette pratique soit suivie à l'avenir également.

En rapport avec ceci, les délégations de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique ont fait remarquer que la pratique existant au sein de la Commission du Danube en ce qui concerne l'adoption des décisions correspond aux articles du projet de Règles de procédure qui sont en pleine conformité avec les stipulations des articles 11 et 12 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Il convient de se baser à l'avenir également sur ces stipulations de la Convention.

A l'égard de la question traitée dans les deux alinéas précédents, la délégation autrichienne a rappelé la position prise par l'expert autrichien lors de la réunion d'experts de septembre 1970.

Art. 2 -

Cet article a été concerté dans la rédaction suivante:

"La Commission constitue pendant la session des groupes de travail qui présentent à la Commission des rapports contenant leurs conclusions ou propositions sur les questions à l'ordre du jour; aux travaux de ces groupes participent tous les Représentants ou les personnes nommées par ceux-ci. Ces groupes peuvent également se réunir entre les sessions si, de l'avis de la Commission, l'ampleur et le caractère de la tâche dont tel groupe est chargé l'exigent; dans ce cas, ils présenteront leurs rapports à la prochaine session.

En cas de la nécessité urgente de créer entre les sessions un groupe de travail pour préparer une question, le Président et le Secrétaire prennent la décision de constituer et de convoquer ce groupe.

La Commission peut convoquer des réunions d'experts pour examiner des questions spéciales et présenter des rapports contenant leurs opinions et recommandations sur ces questions.

Chaque groupe de travail ou réunion d'experts élit son président.

Les procès-verbaux des séances des groupes de travail ne sont dressés que si la majorité des délégations présentes le demande."

Au sujet de l'art. 6 des Règles de procédure, la délégation roumaine a souligné que conformément à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, la session constitue la forme de travail de la Commission du Danube par laquelle doit se réaliser son activité.

De son avis, toute prolifération des organes de la Commission serait de nature à rendre plus confus le fonctionnement de celle-ci, ce qui serait au détriment des intérêts des Etats-membres et de l'accomplissement des attributions de la Commission.

Art. 31 -

Libeller la deuxième phrase comme suit:

"La Commission, son groupe de travail ou la réunion d'experts, peut accorder à cette personne le droit de prendre part aux discussions avec voix consultative."

Art. 35 -

Dans le deuxième alinéa, remplacer le terme "membres de la Commission" par "pays membres de la Commission".

Art. 41 -

Ajouter après les mots "sont recrutés", les mots "pour une période de six ans". Biffer à la fin du premier alinéa les mots "qui sont mis à la disposition de la Commission".

Art. 42 -

Biffer les mots "pour une période de six ans".

Art. 43 -

Dans le premier alinéa, biffer les mots "dont le nombre est fixé par la Commission selon les besoins".

Art. 45 -

Biffer les mots "de fonctionnaires".

Art. 51 -

A libeller comme suit:

"La vérification de l'exécution du budget et des opérations financières est effectuée par le groupe de travail pour les questions financières".

Art. 52 -

A biffer.

Art. 53 -

Devient article 52.

Les autres articles des Règles de procédure ont été acceptés sans modification.

ad Point 5/b) de l'ordre du jour - Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement

Art. 1 -

Cet article a été concerté dans la rédaction suivante:

"Le Secrétariat de la Commission du Danube est créé pour l'accomplissement des tâches indiquées à l'article 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et exécute toutes les tâches et obligations dont le charge, conformément à ses devoirs et à sa compétence, la Commission du Danube."

Des amendements ont été apportés aux articles suivants des Dispositions:

Art. 6 -

Biffer dans la première phrase les mots "pour une période de six ans" et dans la deuxième phrase les mots "dont le nombre est fixé par la Commission selon les besoins".

Art. 7 -

A la fin du premier alinéa, biffer les mots "qui sont mis à la disposition de la Commission".

Art. 9 -

Ajouter un deuxième alinéa libellé comme suit:

"Les employés doivent avoir les qualifications établies dans la Description des obligations et des qualifications professionnelles exigées des employés, introduite par ordonnance du directeur du Secrétariat en tenant compte de la législation du pays où siège la Commission du Danube".

Lors de l'examen de la Partie A - Section technique, au point 1/b), les délégations roumaine et yougoslave ont proposé de biffer les mots "y compris les dispositions fondamentales relatives au service de pilotage", car à leur avis, cette tâche ne peut survenir au sein de la Commission du Danube.

Dans ce contexte, les délégations de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique ont fait remarquer que les tâches de la Section technique, décrites sous point 1.b) correspondent entièrement aux stipulations de l'art. 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, et qu'elles peuvent, dans le futur, surgir dans la pratique de la Commission du Danube.

Dans le texte russe du préambule aux parties B - Section administrative et C - Comptabilité remplacer le mot "имеет" par "исполняет".

Les autres articles ont été acceptés sans modification.

ad Point 5/c) de l'ordre du jour - Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube

Art. 1 -

Biffer dans le dernier alinéa les mots "et des qualifications professionnelles requises".

Après l'art. 13, ajouter un nouvel article 14 libellé comme suit:

"Les appointements, suppléments, primes, frais de traitement médical, de voyage, de mission et autres versements prévus par le présent Règlement sont à la charge du budget de la Commission."

Les numéros des articles suivants sont à modifier en conséquence.

Art. 10 -

Biffer les mots "prélevés sur le budget de la Commission et".

Art. 24 -

A la fin de l'alinéa, remplacer les mots "prélevés sur le budget" par "à la charge".

Art. 37 -

A la fin de l'alinéa, biffer les mots "du budget".

Art. 41 - 3^{ème} alinéa -

Biffer les mots "du budget".

L'art. 35 est à placer après l'art. 38 et les numéros des articles sont à modifier en conséquence.

Le groupe de travail est convenu que la Description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles requises formera annexe au Règlement (art. 9).

*

* *

Le groupe de travail a soutenu l'avis des experts - exposé dans le rapport de la réunion d'experts des pays danubiens membres de la Commission du Danube pour les questions juridiques et d'organisation - que l'interprétation des articles respectifs de la Convention sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube et de l'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube relatif au siège de la Commission du Danube en République Populaire Hongroise devrait être concertée par les Parties contractantes.

*

Le groupe de travail a également examiné les points 33 et 34 du Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 29/1) et a constaté que les tâches prévues à ces points ont été exécutées.

*

Le groupe de travail a examiné le point 26 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972 (doc. CD/SES 29/2 *), et a accepté que les documents d'organisation soient édités par moyen typographique, en 500 exemplaires.

*

A l'issue de l'examen des questions portant sur le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, le groupe de travail soumet à l'approbation de la XXIX^e session les projets des documents énumérés ci-après, de même que le projet de décision suivant:

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

"Après avoir examiné et discuté le point 5 de l'ordre du jour, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé des questions de perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver les Règles de procédure de la Commission du Danube (doc. CD/SES 29/28 *) ;

- de les introduire à partir du 1^{er} mai 1972;

- Les Règles de procédure de la Commission du Danube, adoptées par la décision de la VIII^e session, le 3 juillet 1953, et modifiées par les décisions des IX^e et XVI^e sessions, les 15 décembre 1953 et 24 janvier 1958, perdent leur vigueur à partir du 1^{er} mai 1972;

2. d'approuver les Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement - doc. CD/SES 29/29 *) ;

- d'introduire les Dispositions à partir du 1^{er} mai 1972.

- Les Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement, adoptées par décision de la XVIII^e session, le 30 janvier 1960, et complétées par décision de la XIX^e session, le 31 janvier 1961, perdent leur vigueur à partir du 1^{er} mai 1972;

3. d'approuver le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube et son Annexe "Description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles requises (doc. CD/SES 29/30 *) ;

- de les introduire à partir du 1^{er} mai 1972.

- Le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, adopté par décision de la XIX^e session, le 31 janvier 1961, perd sa validité à partir du 1^{er} mai 1972;

4. de prendre note des rapports de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube - doc. CD/SES 29/31 et doc. CD/SES 29/32;

* Voir page 387

5. d'adopter le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube - doc. CD/SES 29/27."

R A P P O R T

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

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyű, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXIX^e session à la séance plénière du 16 mars 1971, a tenu ses réunions les 23 et 24 mars 1971.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

- | | |
|-------------------------|--|
| Délégation autrichienne | - M. Pfusterschmid
M. Franz
M. Glasel
M. Wurmböck
M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Harizanov
M. Danev
M. Vilkov |
| Délégation hongroise | - M. Bencsik
M. Frommer
M. Kovács
M. Káldy
M. Barna
M. Tóth |
| Délégation roumaine | - M. Cristescu
M. Marinescu
M. Focşa
M. Geamănu
M. Ţigaret |

Délégation tchécoslovaque

- M. Seferna
M. Danišovič
M. Kincel
M. Katzer
M. Tihy
M. Luby

Délégation soviétique

- M. Piliaev
M. Makeév
M. Bannov
Mme Sentiouleva
M. Afanassiev
M. Habirov

Délégation yougoslave

- M. Stalio
M. Petrovič
M. Markovič
M. Jankovič
M. Petrič
M. Vladikovič
M. Radič

Administration fluviale des Portes de Fer

- M. Petrescu
M. Mihăila

Administration fluviale Rajka - Gönyű

- M. Bokor
M. Fábry

Ministère des Transports de la RF d'Allemagne

- M. Hübener
M. Pertzsch

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de la Commission: MM. Kapikraľan, Simeonov, Christ, Hanusek, Patrichi, Termačič, Goda, Iványi.

Sur la proposition de M. Stalio, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, soutenue par M. Marinescu, conseiller de la délégation de la République Socialiste de Roumanie, M. Schlaffer, conseiller 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:

"Discussion et décision des questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű 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.

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

En dehors du rapport de la réunion d'experts des pays danubiens, le groupe de travail a également abordé certains aspects de quelques questions en rapport avec les possibilités de résoudre le problème traité.

A l'issue de l'examen du point 6 de l'ordre du jour, le groupe de travail soumet à l'examen de la XXIX^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant:

"Après avoir discuté le point 6 de l'ordre du jour:

"Discussion et décision des questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű 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 - Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű",

ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen de ces questions, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note du rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű - doc. CD/SES 29/42 (RE/1970-3);

2. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du point 6 de l'ordre du jour - doc. CD/SES 29/41;

3. de rappeler la décision de la XXVIII^e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 28/25);

4. de convoquer une réunion d'experts pour examiner les questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű sur la base de l'Annexe II de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube;

5. d'inscrire à l'ordre du jour préliminaire de la XXX^e session de la Commission du Danube, comme question prioritaire, un point libellé comme suit:

"Discuter les questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü 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. En se basant sur les résultats figurant dans le rapport de la réunion d'experts pour l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü, décider s'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 Convention."

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 1970 à mars 1971 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972

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 XXIX^e session, adoptée à la séance plénière du 16 mars 1971, a tenu ses réunions les 24 et 25 mars 1971.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

- | | |
|-------------------------|--|
| Délégation autrichienne | - M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Vilkov |
| Délégation hongroise | - M. Fekete
M. Kovács
M. Vásárhelyi
M. Tóth
M. Káldy |
| Délégation roumaine | - M. Marinescu
M. Foça
M. Geamănu
M. Țigaret |

Délégation soviétique	- M. Piliaev M. Makeev M. Bannov M. Afanassiev Mme Sentiouleva
Délégation tchécoslovaque	- M. Malovecky M. Luby
Délégation yougoslave	- M. Radić M. Vladiković M. Janković
Administration fluviale des Portes de Fer	- M. Petrescu M. Mihăilă
Ministère des Transports de la RF d'Allemagne	- M. Hübener M. Pertzsch

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

Sur la proposition de M. Vladiković, conseiller de la délégation de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, soutenue par M. Scherer, membre de la délégation de la République d'Autriche, et par M. Makeev, conseiller de la délégation de l'Union Soviétique, 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 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 1970 à mars 1971" et le point 9 de l'ordre du jour, "Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972".

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 34 du rapport du Directeur au sein des groupes

de travail pour les questions nautiques, techniques, hydrométéorologiques, statistiques et pour le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

Le groupe de travail a examiné ensuite les points 35 à 41 du rapport du Directeur et s'est également déclaré d'accord avec l'exposé à ces points.

Au point 24 du rapport du Directeur, le groupe de travail a été informé par la délégation hongroise que selon la communication des autorités compétentes de la Hongrie la documentation relative à la détermination de l'étiage navigable et de régularisation (ENR) est en voie d'élaboration.

Le groupe de travail a constaté à l'unanimité que l'Appareil de la Commission a accompli avec succès toutes les tâches qui lui ont été confiées par la XXVIII^e session de la Commission du Danube.

Dans ce contexte, il a été noté qu'au cours de la période considérée l'Appareil de la Commission a préparé avec le concours actif des autorités compétentes des pays danubiens, plusieurs recommandations, informations, projets de documents d'organisation et autres, qui ont été soumis à l'approbation de la présente session, et a accompli ainsi un grand et important travail. De l'avis du groupe de travail, ces documents sont d'une grande valeur et seront d'une grande utilité pratique du point de vue du développement de la navigation.

Au point 9 de l'ordre du jour -

Le groupe de travail a examiné les points 1 à 32 du projet de plan de travail pour la période de mars 1971 à mars 1972, préparé par le Secrétariat sur la base des conclusions des groupes de travail correspondants (doc. CD/SES 29/2-a *), ainsi que les points 27 à 31 du projet de plan de travail antérieurement diffusé (doc. CD/SES 29/2 *) et a convenu d'y introduire les modifications et amendements suivants:

Point 3 - Remplacer "d'Indicateur kilométrique du Danube" par "de Guide des bateliers".

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

Point 4 - Libeller ce point comme suit: "Publier le premier tome du Guide des bateliers (partie première - Indicateur kilométrique du Danube); à faire paraître en 2.000 exemplaires".

Point 8 - Ajouter après les mots "relatives au poussage", les mots "à recevoir des autorités compétentes de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie".

Point 10 - Commencer ce point par les mots: "Convoquer du 12 au 19 octobre 1971..."

Point 20 - Dans la troisième ligne, après les mots "d'un programme" ajouter le terme "préliminaire".

Libeller comme suit la fin de ce point: "dresser sur la base des réponses reçues un projet de programme préliminaire des travaux de la Commission du Danube sur ces questions et le soumettre à l'examen d'une réunion d'experts à convoquer en janvier ou février 1972".

Le groupe de travail a jugé indiqué d'inclure au plan de travail le point suivant:

- "Préparer l'avant-projet du budget de la Commission pour 1972 et le diffuser d'ici le 1^{er} juin 1971 aux pays membres de la Commission du Danube."

Le groupe de travail pense qu'il serait nécessaire que l'Appareil de la Commission dresse un plan des mesures d'ordre organisationnel à prendre en connexion avec la mutation, en 1972, des fonctionnaires du Secrétariat.

*

A l'issue de l'examen du point 8 de l'ordre du jour, "Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour la période de mars 1970 à mars 1971" et du point 9 de l'ordre du jour "Projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1971 à mars 1972, le groupe de travail soumet à la XXIX^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 1970 à mars 1971, le projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de

mars 1971 à mars 1972 et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions susmentionnées, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note et d'approuver 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 1970 à mars 1971 - doc. CD/SES 29/1;

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 XXVIII^e session;

3. d'adopter le Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972 - doc. CD/SES 29/46;

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 1970 à mars 1971 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972 - doc. CD/SES 29/43."

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 1971)

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 XXIX^e session, adoptée par la Commission du Danube à sa séance plénière du 16 mars 1971, a tenu ses réunions les 25 et 26 mars 1971.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation autrichienne	- M. Maschke M. Scherer
Délégation bulgare	- M. Harizanov M. Vilkov
Délégation hongroise	- M. Fekete M. Barna
Délégation roumaine	- M. Cristescu M. Țigaret M. Geamănu
Délégation soviétique	- M. Makeev Mme Sentiouleva M. Habirov
Délégation tchécoslovaque	- M. Tichy M. Katzer

Délégation yougoslave

- M. Stalio
M. Petrič
M. Jankovič

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

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

Le groupe de travail a pris note des précisions au sujet du projet de budget de la Commission pour 1971, en vertu desquelles l'Appareil de la Commission propose de diminuer de 151.000 forints le chapitre des dépenses du projet.

Le groupe de travail a examiné article par article le projet de budget de la Commission du Danube pour 1971 et le devis des dépenses pour 1971 annexé au projet (doc. CD/SES 29/4 *).

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 de diminuer:

- de 53.300 forints le montant de l'article III "Frais d'administration";

- de 5.000 forints le montant de l'article IV "Missions et déplacements";

- de 60.000 forints le montant de l'article V "Edition des publications de la Commission" et

- de 10.000 forints le montant de l'article VIII "Acquisitions d'objets d'inventaire", diminution résultant de la vente du microbus VOLKSWAGEN, vu qu'en même temps l'achat d'une nouvelle voiture du même type est autorisée.

A l'issue de l'examen de l'article III, poste 4 "Loyers", et après avoir écouté les renseignements complémentaires fournis par l'Appareil de la Commission, le groupe de travail est convenu qu'en 1971 les fonctionnaires payent les frais des loyers de leurs logements selon les conditions des contrats de 1970.

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

Le groupe de travail a jugé indiqué que les travaux de remise à neuf nécessaires dans l'immeuble de la Commission soient exécutés en 1971 (article III, postes 7 et 8).

Le groupe de travail a jugé nécessaire d'inclure dans le plan de travail pour 1971/1972 le point suivant:

"Convoquer du 27 septembre au 2 octobre 1971 une réunion d'experts des pays membres de la Commission pour l'examen des questions d'ordre financier; inscrire à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:

a) Examen des aspects financiers des articles 13, 33, 35 et 41 du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat;

b) Echange de vues sur l'avant-projet de budget de la Commission du Danube pour 1972;

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

En rapport avec ce qui précède, le groupe de travail prie la session de charger l'Appareil d'élaborer et de diffuser aux pays membres de la Commission les propositions en rapport avec le point a) de l'ordre du jour à titre d'orientation de la réunion d'experts pour les questions financières.

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

"Ayant examiné le projet de budget de la Commission du Danube pour 1971, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XXIX^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1971 dans la somme de 5,493.700 forints pour son chapitre des recettes et de 5,493.700 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 29/45);

- de fixer les annuités des Etats-membres pour 1971, 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 760.000 forints par Etat-membre;

2. de transférer au budget de la Commission pour 1971 le solde transitoire du bilan au 31 décembre 1970, qui s'élève à 128.063 forints et d'y inclure les autres recettes prévues qui se chiffrent à 45.637 forints;

3. de transférer en janvier 1972 - jusqu'à l'approbation du budget pour 1972 - la moitié des annuités des Etats-membres établies pour 1971, 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 29/47)."

A N N E X E S

III

DOCUMENTS APPROUVES

I N F O R M A T I O N

concernant l'introduction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

Le point 4 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971 charge l'Appareil de la Commission de 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, de dresser une information à ce sujet et de la soumettre à l'examen de la XXIX^e session.

Les renseignements reçus de la part de tous les pays danubiens et de l'Administration fluviale des Portes de Fer se résument en ce qui suit:

AUTRICHE -

Les autorités compétentes autrichiennes ont communiqué que conformément aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, adoptées par la XXV^e session de la Commission du Danube, le 9 juin 1967 (doc. CD/SES 25/24) et, conformément à la recommandation de la Commission de mettre en vigueur lesdites Dispositions à partir du 1^{er} avril 1970, le Ministère fédéral des Transports et des Entreprises étatisées a promulgué le 19 décembre 1969 un décret émettant un Ordre de circulation pour la navigation sur le Danube et le March.

Ce décret, qui contient les règles de navigation établies par les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, est entré en vigueur le 1^{er} avril 1970.

Il restera en vigueur jusqu'au moment où le Parlement de la République d'Autriche aura adopté la loi de police de navigation qui est déjà en voie de préparation. Le contenu du décret, complété par quelques dispositions découlant de la dite loi, sera incorporé dans un Ordre général de circulation sur les voies navigables.

BULGARIE -

Les autorités compétentes bulgares ont communiqué que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 1970 sur le secteur bulgare du Danube.

HONGRIE -

Les autorités compétentes hongroises ont fait savoir que le nouveau Règlement de navigation a été mis en vigueur le 1^{er} avril 1970, par arrêté du Ministre des Transports et des Communications et du Ministre de l'Intérieur (N^o 9/1969/IX.16/KPM-BM).

ROUMANIE -

Le nouveau Règlement de navigation sur le Danube, approuvé par les autorités compétentes roumaines, a été introduit à partir du 1^{er} avril 1970 sur le secteur roumain du Danube.

Il est à noter que le nouveau Règlement contient les règles de navigation sur le secteur roumain du Danube et les règles spéciales de navigation applicables sur le secteur du Danube maritime de l'Administration fluviale du Bas-Danube, établies sur la base des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, adoptées le 9 juin 1967 par la XXV^e session de la Commission.

TCHECOSLOVAQUIE -

Les Règles relatives à la sécurité de la navigation sur les voies navigables de la République Socialiste Slovaque ont été promulguées par arrêté du Ministère des Transports, des Communications et Télécommunications de la République Socialiste Slovaque, en date du 22 janvier 1970 (N^o 2/70 du Recueil des lois) et sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 1970.

UNION SOVIETIQUE -

Conformément à l'arrêté du Ministre de la Flotte Maritime, N° 96 du 1^{er} juin 1970, les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été introduites sur le secteur soviétique du Danube, y compris le bras de Kilia jusqu'à la sortie en Mer Noire.

YUGOSLAVIE -

Les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été introduites sur le secteur yougoslave par le Règlement sur le régime de la navigation sur les voies intérieures, entré en vigueur le 3 avril 1970 et publié dans le "Journal officiel de la RSFY" N° 14/1970, du 2 avril 1970.

ADMINISTRATION FLUVIALE DES PORTES DE FER -

Les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été introduites le 1^{er} avril 1970 sur le secteur des Portes de Fer.

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE -

Le Ministère des Transports de la RF d'Allemagne a communiqué que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été introduites par décret du 18 mars 1970 sur le secteur du Danube accessible actuellement pour les bâtiments de navigation internationale, c'est-à-dire de Kelheim à Passau, ainsi que sur le secteur germano-autrichien, de Passau à Jochenstein. Le Règlement de police est entré en vigueur le 1^{er} avril 1970.

*

* *

Il découle de ce qui précède que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été introduites sur tout le parcours navigable du Danube de Kelheim à Sulina, conformément aux recommandations de la Commission.

I N F O R M A T I O N

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

Le point 5 du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 charge l'Appareil de la Commission de rassembler les renseignements 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, de dresser à ce sujet une information à soumettre à l'examen de la XXIX^e session.

La présente Information a été dressée par l'Appareil de la Commission sur la base des données reçues des autorités compétentes des pays danubiens jusqu'au 10 février 1971.

Voici le résumé de ces données:

AUTRICHE -

Il existe dans tous les ports d'Etat autrichiens des installations correspondantes pour la réception des restes de produits pétroliers et de leur mélange avec de l'eau, à savoir:

Port-abri de Kasten	1 récipient de	200 l
Port-abri de Linz	" -	250 l
Port commercial de Linz sur la plate-forme entre les bassins N ^{os} 2 et 3	" -	3000 l
Port pétrolier de Linz	" -	3000 l (transportable)
Port-abri de Grein	" -	200 l

Port de Krems	4 récipients de 200 l chacun
Port de Vienne-Albern	1 tonneau en fer
Port de Vienne-Freudenau	- " -
Port de Vienne-Lobau	1 récipient avec pompe

BULGARIE -

Sur le secteur bulgare du Danube un bateau-citerne de 250 tonnes est installé dans le port de Roussé, au km 493 de la rive droite, pour la réception des déchets et restes de produits pétroliers.

HONGRIE -

Sur le secteur hongrois du Danube, le transport des produits pétroliers et leur manutention dans les ports, ainsi que le mode de nettoyage des citernes dans les lieux déterminés à cette fin sont réglés par arrêté du Ministère des Transports et des Communications.

Le nettoyage des chalands transportant des marchandises liquides, des citernes et des salles de machines est effectué par la station côtière de nettoyage établie à Budapest (port de Csepel).

Cette station est constituée par un chaland-citerne hors service et un bateau à passagers hors service aménagés à cette fin.

Le nettoyage est effectué à l'aide de jets d'eau bouillante et de la décantation des cales. Les restes de produits pétroliers recueillis dans les cales sont traités au moyen de séparateurs pour en évacuer l'eau et sont ensuite recyclés dans l'exploitation.

Le degré de pollution de la voie navigable et des eaux du port par des restes et déchets de produits pétroliers est régulièrement vérifié par un réseau de contrôle organisé par le Service hydrologique. La pollution de l'eau est interdite par la loi et l'enfreinte de la loi est passible d'une amende.

Les autorités compétentes hongroises chargées du contrôle de la qualité des eaux des cours d'eau ont élaboré en 1969 une méthode permettant d'évacuer les déchets de produits pétroliers couvrant la surface de l'eau. L'essentiel de cette méthode est de constituer autour de la couche de pétrole flottant à la surface de l'eau une enceinte mobile formant obstacle à la propagation du pétrole.

Les déchets de pétrole se trouvant dans l'enceinte sont éloignés par pompage ou captage, et ce qui en reste est éloigné par du perlite hydrophobe de production hongroise.

Le perlite imprégné des restes de pétrole est éloigné de la surface par captage ou poussé sur la rive à l'aide d'une haie flottante. Ce perlite est ensuite traité et réutilisé à d'autres fins. L'application de cette méthode dans d'autres cas (par exemple comme couverture de protection lors de l'évacuation des produits transportés par les bateaux-citernes) exige de nouvelles recherches et expériences.

Pour augmenter l'efficacité des moyens de lutte contre la pollution des eaux, on envisage de procéder à de nouvelles recherches (rideau en matière synthétique sur les bouées en matière plastique ou en aluminium).

Les autorités compétentes hongroises également estiment nécessaire de régler toutes les questions en rapport avec les mesures à prendre pour parer aux conséquences du déversement de pétrole dans l'eau, et ce aussi bien du point de vue technique que législatif.

UNION SOVIETIQUE -

On utilise dans les ports soviétiques de Réni et d'Ismail des bateaux-citernes fluviaux spécialement aménagés pour la réception des déchets et restes de produits pétroliers, ainsi que de leur mélange avec de l'eau. Dans le port de Réni il y a un bateau-citerne d'une portée en lourd de 800 tonnes et une station de nettoyage des bateaux-citernes. Dans le port d'Ismail il y a trois bateaux-citernes d'une portée en lourd totale de 1880 tonnes.

Afin d'assurer de nouvelles possibilités pour le déversement des restes de produits pétroliers, on envisage de construire dans le port de Réni une station de nettoyage et des bassins d'épuration.

En outre, 2 barges-citernes seront aménagées pour recevoir les eaux de cale des bâtiments.

TCHECOSLOVAQUIE -

Selon les prescriptions en vigueur en Tchécoslovaquie, les huiles usées et tous les déchets et restes de produits pétroliers doivent être déversés dans des récipients spéciaux installés à bord des bâtiments.

Après l'arrivée dans le port, ces récipients sont vidés dans des réservoirs de collection. A l'heure actuelle, il existe dans le port de Bratislava 5 réservoirs transportables d'un volume de 3 m³ chacun et un réservoir à demeure d'un volume de 8 m³. Les réservoirs transportables sont installés selon les besoins sur le côté méridional du bassin sud. Le réservoir à demeure se trouve sur le ponton n° 6.

Dans le port de Komárno il y a un nombre adéquat de tonneaux de collection dans lesquels sont transportés les déchets et restes de produits pétroliers recueillis.

RF D'ALLEMAGNE -

Il n'existe ni collectrices flottantes ni collectrices fixes sur le secteur de la RF d'Allemagne pour recueillir les déchets de produits pétroliers ou leur mélange avec de l'eau. Les ports de Regensburg et de Passau ne sont pas non plus équipés de collectrices ou d'installations correspondantes.

Etant donné la quantité plutôt modeste des déchets à récupérer, on utilise le procédé suivant pour collecter les huiles usées:

- les restes et déchets des produits pétroliers des bateaux de la RF d'Allemagne sont recueillis par les propriétaires des bateaux, qui les cèdent à différentes firmes. Les huiles usagées des bâtiments à pavillon étranger sont envoyées dans les ports d'attache de ces derniers, qui sont toujours munis à cet effet de fûts vides.

La question de l'évacuation des mélanges d'huiles et d'eau de cale peut être considérée comme pratiquement résolue depuis que la majorité des bâtiments sont équipés d'installations d'épuration.

*

* *

Il découle des renseignements reçus des autorités compétentes des pays danubiens qu'afin de prévenir la pollution des eaux du Danube, la majorité des pays ont installé des réservoirs spéciaux pour la réception des déchets et restes de produits pétroliers, ainsi que de leur mélange avec de l'eau.

SCHEMA DU GUIDE DES BATELIERS

TOME PREMIER

Partie première

INDICATEUR KILOMETRIQUE DU DANUBE

- 1.1 Généralités
- 1.2 Signes conventionnels
- 1.3 Le Danube, du port de Regensburg au port de Sulina
- 1.4 Les bras navigables
- 1.5 Index alphabétique
- 1.6 Tableau des distances entre les principales localités situées sur le Danube

DEUXIEME TOME

Deuxième partie

MANUEL DE REFERENCE

- 2.1 Renseignements d'ordre général sur le Danube (renseignements succints)
- 2.2 Tableau des principaux hivernages et abris d'hiver provisoires sur le Danube
- 2.3 Description sommaire des principaux hivernages et abris hiver provisoires
- 2.4 Tableau des ponts sur le Danube
- 2.5 Tableau des écluses sur le Danube

- 2.6 Extrait des règles d'éclusement sur le Danube
- 2.7 Tableau des principales stations hydrométriques sur le Danube
- 2.8 Tableau des vitesses de courant maxima à l'axe du chenal auprès de niveaux de différentes fréquences et d'après les principales stations hydrométriques du Danube
- 2.9 Tableau des stations des pays danubiens émettant journallement par radio ou par téléphone des renseignements hydrométéorologiques
- 2.10 Gabarits maxima admis sur les secteurs limitatifs du Danube pour les convois remorqués
- 2.11 Gabarits maxima admis sur les secteurs limitatifs du Danube pour les convois poussés
- 2.12 Caractéristiques techniques du Danube en 1970
- 2.13 Aspects et signification des signaux utilisés par les stations de signalisation
- 2.14 Tableau indiquant la compétence territoriale des organes de la surveillance fluviale sur le Danube
- 2.15 Entreprises de navigation des pays danubiens disposant de bâtiments de navigation internationale et agences de ces entreprises
- 2.16 Pavillons des Etats danubiens et flammes des entreprises de navigation
- 2.17 Unités de mesure et tableau des concordances
- 2.18 Schéma du canal Rhin - Main - Danube
- 2.19 Schéma du canal Danube - Oder - Elbe

Troisième partie

EXTRAITS DES DOCUMENTS VALIDES DE LA COMMISSION DU DANUBE

- 3.1 Extrait des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube
 - 3.1.1 Signaux visuels des bâtiments (Annexe 3 aux DFND)
 - 3.1.2 Signaux sonores des bâtiments (Annexe 6 aux DFND)
 - 3.1.3 Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable (Annexe 7 aux DFND)
 - 3.1.4 Signaux flottants et côtiers balisant le chenal et les dangers nautiques (Annexe 8 aux DFND)
- 3.2 Prescriptions portant sur les obligations incombant aux bateliers en cas d'avarie
- 3.3 Extrait des règles sanitaires
- 3.4 Extrait des règles douanières

I N F O R M A T I O N

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 1971-1975)

Conformément au point 15 du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971, l'Appareil de la Commission est chargé de demander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales des renseignements sur les travaux envisagés pour la deuxième étape du Plan des grands travaux sur le Danube (travaux pour la période 1971-1975), et de dresser à ce sujet une information à soumettre à l'examen de la XXIX^e session.

La présente information a été préparée par l'Appareil de la Commission sur la base des renseignements reçus de tous les pays danubiens et de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE LA RF D'ALLEMAGNE -

Les autorités compétentes de la RF d'Allemagne ont communiqué que les travaux de régularisation pour eaux basses (1^{ère} étape) sur leur secteur du Danube ont été achevés pour la fin de 1970. A l'exception de certains travaux complémentaires d'importance mineure, les travaux seront limités au cours des prochaines années aux dragages en vue de maintenir les largeurs et profondeurs de chenal minima nécessaires. Il s'agit de dragages sur les bords du chenal, de dragages dans les aires de virage, à l'embouchure de l'Isar, à l'extrémité amont de la retenue de Kachlet, près de Vilshofen, ainsi qu'à l'embouchure de l'Inn, à Passau. Il faut compter avec des dragages annuels de l'ordre de 0,5 millions de m³ de graviers.

S'imposent aussi des travaux pour améliorer la protection des berges et réparer les dommages causés par les crues.

Les installations dont sont équipés les barrages de Kachlet et Jochenstein demandent à être constamment entretenues. Le barrage de Kachlet notamment fera l'objet, dans le cadre du plan quinquennal 1971-1975, de vastes travaux d'entretien.

Les plans actuels prévoient de remplacer, dans quelques années, le pont-route de Donaustauf (km 2369, 6) par une nouvelle construction à gabarit répondant aux recommandations de la Commission du Danube; la date précise n'a pas encore été fixée.

Le nouveau pont-route de Passau ("Schanzlbrücke", km 2227) a été mis en service en octobre 1970. Aucune décision n'a encore été prise au sujet du maintien du pont "Maxbrücke" et de la suppression des piles de pont entravant la navigation.

En ce qui concerne la canalisation du Danube (secteur de la RF d'Allemagne), il convient de distinguer les sections suivantes:

- 1 - Kelheim - Regensburg (y compris le barrage de Regensburg)
- 2 - Regensburg - Straubing
- 3 - Straubing - Vilshofen
- 4 - Vilshofen - Jochenstein

1. L'aménagement de la section située entre Kelheim et Regensburg sera mis en accord avec l'aménagement du canal Main - Danube; cette section sera transformée ensuite en une voie navigable unique, par l'installation de deux barrages aux chutes suivantes:

a) chute de Poikam (km 2401, 5)

Le Danube présente à Bad Abbach une courbe de 300 m de rayon. Cette courbe sera évitée à l'aide d'un canal de 825 m de rayon, de 72 m de largeur et de 3 km de longueur. Le barrage sera situé à l'embranchement du canal, près de la localité de Poikam. L'écluse doit se trouver à l'extrémité aval du canal. Le projet est actuellement en cours d'étude. Il est prévu de commencer les travaux au plus tôt en 1971; ils s'étendront probablement sur cinq années.

b) chute de Regensburg (km 2381, 3)

A Regensburg le Danube se divise en deux bras. Le bras principal est celui du sud. Il est toutefois impraticable pour les

grands bâtiments, le pont appelé "Steinerne Brücke" érigé au XII^e siècle et classé monument historique, constituant un obstacle insurmontable. Le passage de la voie navigable à grand gabarit par Regensburg ne peut se faire qu'après mise en place d'une cuvette servant à recueillir les hautes-eaux au nord du bras nord du Danube. Le canal de contournement requis à cet effet (écluse y compris) aura 3 km de longueur. Deux barrages seront installés au commencement de la bifurcation du fleuve: un barrage à quatre ouvertures sur le bras sud, et un autre, à une seule ouverture probablement, sur le bras nord. Le canal supérieur aura une longueur d'environ 1,5 km, une largeur de 55 m et une profondeur d'au moins 4 m. L'écluse sera équipée de dispositifs d'évacuation des crues. Les deux barrages et l'écluse permettront de répartir les crues entre les deux bras du Danube et le canal de contournement.

Les travaux préliminaires à la construction du barrage ont déjà été entamés. Le commencement des travaux doit avoir lieu en 1971; on compte que ceux-ci se prolongeront pendant une période de cinq ans.

2. La section de Regensburg à Straubing qui a été aménagée au cours de la première étape du Plan des grands travaux, parallèlement à la régularisation pour basses-eaux, doit être canalisée au cours de la deuxième étape des grands travaux, afin d'apporter une nouvelle amélioration des conditions pour la navigation. Le projet d'étude de cette section a déjà été amorcé. Il est prévu que les travaux de canalisation commenceront dans le cadre du plan quinquennal 1971-1975.

Cet aménagement devra être terminé avant 1981, c'est-à-dire à la date prévue également pour l'achèvement du secteur Nürnberg-Kelheim du canal de liaison du Main au Danube.

L'aménagement du secteur Regensburg - Straubing en une voie navigable pleinement praticable nécessite l'installation de deux barrages aux chutes suivantes:

a) chute de Geisling (km 2354, O), qui répond au type courant de barrage en fleuve. Elle se compose d'une écluse à sas double sur la rive gauche et d'un barrage un peu en amont du pont-route de Pfatter. Les gabarits de l'écluse sont conformes aux recommandations de la Commission du Danube.

b) chute de Straubing (km 2323, 8)

La situation géographique de la chute de Straubing a été déterminée par la nécessité d'éviter une retenue d'eau dans la ville de Straubing, le barrage doit être aménagé au km 2323, à 3 km en amont de Straubing et légèrement en amont de l'ouvrage servant à l'évacuation des crues. Les bateaux n'emprunteront plus à l'avenir le bras principal du Danube passant par le centre de la ville, mais le "Vieux Danube" (Alte Donau) qui vient couper le coude du bras principal. L'écluse à sas double se trouve sur la rive gauche. Le barrage est conçu de manière à évacuer les eaux aussi bien par le bras principal du fleuve que par le Vieux Danube.

Dans la zone de retenue, une percée de 2 km doit couper la boucle de Oberau, longue de 7 km (km 2325, 5-2332, 5), ce qui raccourcira le parcours navigable de 5 km.

3. Section de Straubing à Vilshofen

Cette section a été aménagée au cours de la première étape, parallèlement à la régularisation pour basses-eaux. La canalisation de cette section n'a fait l'objet que d'un avant-projet. Selon les programmes et plan de financement existants, l'aménagement de cette section devra être achevé jusqu'en 1989. L'avant-projet prévoit la construction de trois barrages aux chutes suivantes:

a) chute de Deggendorf (km 2286, 2), qui sera aménagée directement en amont du pont de chemin de fer de Deggendorf. Elle se compose d'un barrage et d'une écluse à sas double située sur la rive droite.

b) chute de Aicha (km 2272, 5)

Le barrage doit être installé à l'extrémité amont de la courbe de Mühlham. Un canal éclusé de 1, 8 km de long bifurque légèrement en amont. Cette percée raccourcit le parcours de 4, 5 km. Il est prévu d'aménager l'écluse à sas double dans cette dernière.

c) chute de Vilshofen (km 2251, 5). Elle doit être aménagée à l'extrémité amont du bief long de 21 km du barrage de Kächlet, environ 2, 5 km en amont de Vilshofen et du confluent du Vils. La centrale se compose d'un barrage ainsi que d'une écluse à sas double située sur la rive droite.

4. La section du Danube entre Vilshofen et Jochenstein est déjà canalisée; elle s'étend sur une longueur d'environ 42 km en aval du km 2247.

Les caractéristiques techniques des ouvrages hydrotechniques envisagés entre Kelheim et Vilshofen, ainsi que les gabarits du chenal après l'achèvement de ces travaux, figurent dans le tableau N° 1.

REPUBLIQUE D'AUTRICHE -

Les autorités compétentes autrichiennes ont communiqué que pour la deuxième étape du Plan des grands travaux sur le Danube, les entreprises autrichiennes de production d'énergie hydro-électrique prévoient l'établissement de centrales hydro-électriques dont la première sera celle d'Ottensheim. La construction de cette centrale a commencé en décembre 1969, et l'achèvement en est prévu pour 1973. Jusqu'à 1975, l'établissement d'une autre centrale est aussi projeté, mais on n'a pas encore décidé où et quand pourront commencer les travaux.

REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE -

Les autorités compétentes tchécoslovaques ont communiqué que le Plan des travaux envisagés pour la période 1971-1975 (tableau N° 2) ne contient pas les travaux pour le secteur du km 1850 au km 1791 car ceux-ci sont planifiés par l'Administration fluviale.

Le Plan des travaux de régularisation à effectuer sur les secteurs communs a été concerté avec les autorités compétentes autrichiennes et hongroises.

Les travaux envisagés pour le secteur des km 1850-1791 sont indiqués dans le tableau N° 3.

REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE -

Les autorités compétentes hongroises ont communiqué que selon les données caractéristiques, les travaux du Plan des grands travaux pour la période 1971-1975 se divisent en les deux groupes suivants:

I. Travaux sur le secteur commun hungaro-tchécoslovaque du Danube, situé entre Gönyű et le confluent de l'Ipoly (km 1791-1708).

II. Travaux sur le secteur hongrois du Danube, situé entre le confluent de l'Ipoly et la frontière d'Etat méridionale (km 1708-1433).

Les gabarits de chenal envisagés sur les deux secteurs correspondent à ceux qui ont été recommandés par la Commission du Danube.

Conformément aux prévisions du Plan d'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube (travaux prévus pour la période de 1966 à 1970), les objectifs de la première étape seront réalisés au courant de l'année 1970.

Exposé sommaire des travaux projetés

1. Secteur commun hungaro-tchécoslovaque du Danube situé entre Gönyű et le confluent de l'Ipoly (km 1791-1708)

On envisage l'exhaussement des ouvrages de régularisation endommagés, et des dragages sur les seuils. Sur ce secteur des dragages aux fins de construction, dont le volume dépasse un million de m³ de graviers sont exécutés chaque année par les deux Etats riverains. En délivrant l'autorisation de dragage, les autorités compétentes dans le domaine de l'économie des eaux prennent en considération le fait que ces travaux servent également à l'amélioration du chenal.

Le but des travaux est d'obtenir une profondeur moyenne de 25 dm (par rapport à l'ENR) tout le long du secteur et au km 1721, et d'élargir également le chenal. En 1970, les dragages ont repris sur le seuil situé au km 1721.

2. Secteur hongrois du Danube, situé entre le confluent de l'Ipoly et la frontière d'Etat (km 1708-1433)

a) Confluent de l'Ipoly-Dunaföldvár (km 1708-1560)

La construction d'ouvrages de régularisation sur la section du km 1694 au km 1691 est envisagée en premier lieu pour la répartition du débit à la tête amont de l'île Szent-Endre; le but de ces ouvrages est d'assurer en période de niveaux moyens et bas un débit d'eau (m³/s) plus grand dans le bras qui coule du côté de Vác.

Des travaux de dérochement seront effectués pour éloigner le rocher rétrécissant le chenal à Budafok et on envisage aussi l'exécution de grands dragages par suite du déplacement du chenal.

La courbe de Dunaföldvár sera régularisée (km 1562-1559). Jusqu'à présent, une seule passe du pont de Dunaföldvár était navigable du fait que les épaves du pont détruit pendant la deuxième guerre mondiale n'ont pas toutes été enlevées. Au cours de la période traitée, tous les débris seront éloignés et ainsi deux nouvelles passes deviendront navigables; leur gabarit, par rapport à l'ENR, sera: largeur 90 m, profondeur plus de 25 dm. Pour obtenir des gabarits de chenal plus satisfaisants et pour les maintenir, il est nécessaire de construire de nouveaux ouvrages de régularisation et de faire des dragages.

b) Dunaföldvár - frontière d'Etat méridionale (km 1560-1433)

L'amélioration des conditions de la navigation et de l'écoulement des glaces sur le secteur Ordas-Paks se fait par la régularisation de la courbe à Paks (km 1535-1527). Déjà en 1969 et 1970, des digues transversales ont été érigées sur la section entre les km 1538 et 1536. La construction d'ouvrages de régularisation sera poursuivie au courant de la période prochaine. Le but de ces travaux est d'obtenir une profondeur constante de 25 dm (rapportée à l'ENR) auprès d'une largeur de 180 m et d'un rayon de courbure qui sera augmenté de 800 à 1200 m à l'axe du chenal. Une partie des ouvrages de concentration du courant construits au début du siècle sur la rive droite, entre les km 1497 et 1496, et sur la rive gauche, au km 1481, seront transposés afin de créer de meilleures conditions de courbure du chenal et d'écoulement des eaux. Le but de ces travaux est de restreindre les possibilités de la formation d'embâcles dans le secteur en amont du pont de Baja et d'améliorer foncièrement les conditions du passage des bâtiments sous le pont. Les travaux qui figurent dans le tableau sont projetés afin d'améliorer encore davantage l'état du lit du fleuve.

Des travaux de grande ampleur sont envisagés pour l'entretien des ouvrages de régularisation que le charriage de glaces, qui se produit régulièrement sur le secteur hongrois du Danube, endommage considérablement.

Généralités

Sur le secteur commun hungaro-tchécoslovaque, entre Gönyű et le confluent de l'Ipoly (km 1791-1708), et sur le secteur hongrois du Danube entre le confluent de l'Ipoly et la frontière d'Etat méridionale

(km 1708-1433), les gabarits de chenal adoptés dans les Recommandations pour la période avant la canalisation du fleuve sont, en général, réalisés. Des gabarits inférieurs n'apparaissent qu'en quelques endroits.

Le Plan des grands travaux de régularisation pour la période de 1971 à 1975 prévoit l'obtention et le maintien sur tout le secteur, des gabarits de chenal recommandés. Un des objectifs importants de ces travaux de régularisation est d'assurer l'écoulement sans entraves des glaces et d'améliorer le régime des glaces, diminuant ainsi les dangers d'inondation et prolongeant la durée de la saison de navigation. Pour atteindre ce but, le plan envisage divers travaux dont le volume s'élève à 1,17 millions de m³ de dragage, 41 milliers de m³ d'éloignement de pierrailles, 1000 m³ de dérochements, 443 milliers de m³ de mise en place de pierres, ainsi que l'éloignement des débris du pont détruit. Le coût total des travaux s'élève à 177,1 millions de forints.

Le volume et le coût des travaux sur les différents secteurs figurent dans le tableau N^o 4.

REPUBLIQUE SOCIALISTE FEDERATIVE DE YUGOSLAVIE -

Les autorités compétentes yougoslaves ont fait savoir qu'elles ne sont pas en mesure, pour l'instant, de communiquer les renseignements demandés, mais dès qu'une possibilité se présentera, elles les feront parvenir à la Commission.

ADMINISTRATION FLUVIALE DES PORTES DE FER -

Elle a communiqué que le Système hydroénergétique et de navigation des Portes de Fer entrera définitivement en exploitation dans la deuxième moitié de l'année 1971 et par conséquent, on ne prévoit pas dans le secteur des Portes de Fer d'autres travaux pour la deuxième étape (période 1971-1975) du Plan des grands travaux sur le Danube.

REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE -

Les autorités compétentes bulgares ont communiqué qu'elles prévoient en commun avec les autorités compétentes roumaines, l'achèvement des études en rapport avec la réalisation du système hydroénergétique et de navigation d'Islaz-Somovit. Avec la construction de ce système, les gabarits de chenal assurés répondront aux gabarits recommandés par la Commission du Danube pour la deuxième étape du

Plan des grands travaux. On prévoit aussi pour le secteur commun du Danube des travaux qui auront pour but d'améliorer les conditions de navigation.

REPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE -

Les autorités compétentes roumaines ont communiqué que pour la période 1971-1975 on prévoit sur le secteur roumain du Danube des travaux de canalisation du fleuve et des travaux de protection et de consolidation des berges, dont l'effet sur l'amélioration des conditions de navigation du Danube sera positif.

De même, à partir de l'année 1971, sera mis en fonction le système hydroénergétique et de navigation des Portes de Fer, qui aura un effet de régularisation dans le secteur respectif, assurant la possibilité des conditions optima de navigation en amont du barrage, et des niveaux moyens en aval du barrage pendant toute la période de navigation.

Sur le secteur en amont du km 943, dans la zone située immédiatement en amont du barrage, - zone qui pendant des décennies a constitué le point le plus difficile pour la navigation sur le Danube - des profondeurs dépassant 3,5 m ont été assurées dès 1970 et, l'année suivante cette profondeur sera assurée sur l'entier secteur entre Baziaş et Turnu Severin.

Il est prévu d'achever dans la même période les études en rapport avec la réalisation d'un nouveau système d'aménagement hydroénergétique et de navigation (Islaz-Somovit). A la suite de la réalisation de ce centre hydroénergétique, les conditions de la navigation dans le secteur respectif du Danube seront améliorées, tout en éliminant les points critiques surgissant pendant les périodes de basses-eaux et en assurant des profondeurs de navigation de 3,50 m au minimum.

On prévoit de même, en vue de la canalisation du secteur roumain du Danube, des études sur le régime hydrologique du fleuve, afin de déterminer les meilleurs paramètres de régularisation, tout en tenant compte des caractéristiques morphologiques et hydrauliques du lit du fleuve, et d'assurer des profondeurs de navigation de 3,50 m au minimum.

Sur le secteur du Danube maritime de Brăila (km 170) à Sulina (km 0), à part les travaux hydrotechniques destinés à assurer et maintenir les conditions d'accès des bâtiments à la barre de Sulina, sont aussi envisagés des travaux de protection et de consolidation des berges, des travaux destinés à combattre l'érosion du sol et à l'entretien

du lit du fleuve, afin de maintenir des profondeurs de navigation de 24 pieds au minimum.

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES -

Les autorités compétentes soviétiques ont communiqué que du point de vue des conditions de la navigation, le secteur du Danube du confluent du Prut (mille 72,4) au cap Tchatal d'Ismail (mille 43) et le bras Kilia jusqu'au port d'Ismail, sont relativement favorables. Le fleuve, dans sa majeure partie, coule dans un lit unique qui se distingue par l'absence de seuils et le nombre insignifiant de formations dans le lit.

Grâce à ces conditions nautiques et hydrographiques, le chenal a un caractère stable.

En conséquence, on n'envisage pas pour la période 1971-1975 l'exécution de grands travaux hydrotechniques dans le chenal de ce secteur. Seuls des dragages, des travaux de consolidation des berges et de construction de digues seront effectués dans les ports de Réni et d'Ismail.

a) Travaux de dragage

Les travaux de dragage fondamentaux prévus dans le plan quinquennal envisagent l'élargissement des bassins d'hivernage des ports de Réni et d'Ismail.

Les dragages d'entretien seront effectués pour maintenir une profondeur d'au moins 4 m dans les bassins de Réni et d'Ismail.

La profondeur susmentionnée est rapportée à l'ENR, dont les cotes au-dessus du "O" des stations hydrométriques suivantes sont:

Réni - 17 cm

Kilia - 14 cm

Le volume total approximatif des dragages envisagés est de 1.617,6 milliers de m³.

b) Travaux de consolidation des berges

Le but de ces travaux est de prévenir l'érosion des berges et de maintenir la profondeur prévue.

Le volume total approximatif de ces travaux est de 1.500 m³.

c) Construction de digues

Le plan quinquennal prévoit de nouvelles digues et la reconstruction des digues existantes.

*
* *

Comme on le sait, les Recommandations de la Commission du Danube relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, envisagent d'obtenir les gabarits suivants au cours de la deuxième étape, c'est-à-dire après la canalisation du fleuve:

- profondeur: au moins 27-28 dm en amont de Vienne, et
 au moins 35 dm en aval de Vienne;
- largeur de chenal minima: 150 m en amont de Gönyü et
 180 m en aval de Gönyü;
- rayon de courbure: 900 m entre Krems et Vienne et
 1000 m entre Vienne et Sulina, sauf sur les
 sections aux conditions géomorphologiques défavorables où l'on
 peut exceptionnellement admettre 750 m.

L'Appareil de la Commission estime qu'il serait désirable que la XXIX^e session examine et précise les conditions dans lesquelles on pourrait établir un projet des travaux qui seront effectués par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales dans la période 1971-1975 sur tout le parcours navigable du fleuve.

Sous cet aspect, l'Appareil de la Commission considère qu'il serait possible - sur la base de la documentation qui se trouve à sa disposition et de la documentation supplémentaire qui sera reçue de la part des pays danubiens - de dresser un projet des travaux visant l'amélioration des conditions de la navigation dans la période susmentionnée.

Travaux de canalisation du Danube, projetés sur le secteur entre Kelheim et Vilshofen

S e c t e u r	Kelheim-Regensburg		Regensburg-Straubing		Straubing - Vilshofen		
	Poikam	Regensburg	Geisling	Straubing	Deggendorf	Aicha	Vilshofen
Emplacement du barrage km	2401,5	2381,3	2354,0	2323,8	2386,2	2272,5	2251,5
Longueur de la retenue sur la voie navigable km	17,6	17,6	25,8	24,0	35,6	14,3	15,8
Hauteur de la chute (par niveau hydrostatique) m	5,70	5,20	7,30	7,00	4,00	5,80	3,40
Dimensions de l'écluse m	12x190 ¹⁾	12x190 ¹⁾	24x230 ²⁾	24x230 ²⁾	24x230 ²⁾	24x230 ²⁾	24x230 ²⁾
Profondeur au seuil (têtes amont et aval) m	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Largeur de l'avant-port m	51,00	70,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Nombre des ouvertures du barrage	4	5	5	6	6	7	7
Largeur intérieure des ouvertures du barrage m	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00
Largeur du chenal m	40,00	40,00	100,00 ³⁾	100,00	100,00	100,00	100,00
Profondeur minima du chenal dm	27 ⁴⁾	27 ⁴⁾	27 ⁴⁾				
Rayon de courbure mini- mum du chenal m	700	600	500	450	500	700	500
Hauteur libre des ponts par HNN m	6,40	6,40	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00

Remarques: 1) Provisoirement aménagée avec un seul sas.

2) Ecluse à sas double.

3) En aval de l'entrée du port ouest de Regensburg.

4) En vue de faciliter encore davantage la navigation, on envisage d'augmenter les profondeurs de chenal indiquées.

TRAVAUX PROJETÉS

pour la deuxième étape du Plan des grands travaux
(travaux envisagés pour la période 1971-1975) sur
le secteur tchécoslovaque du Danube (km 1880-1708)

N ^o d'ordre	Secteurs où des travaux seront exécutés (km)	P l a n		
		Mise en place de pierres en 1000 m ³	Dragages en 1000 m ³	Coût des travaux en 1000 KC
1.	Secteur tchécoslovaquo-autrichien km 1880-1873	10	50	3.000
2.	Secteur tchécoslovaque km 1873-1850	100	500	30.000
3.	Secteur tchécoslovaquo-hongrois km 1791-1708	10	250	7.000
	Total	120	800	40.000

PLAN DES GRANDS TRAVAUX DE REGULARISATION
 PROJETS PAR LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE
 POUR LA PERIODE 1971 - 1975

N° d'ordre	Dénomination et lieu des travaux (km)	Gabarit de chenal minimum en 1969, rapporté à l'ENR			Gabarit de chenal minimum, rapporté à l'ENR, envisagé pour 1975			Nature des travaux	Volume des travaux					Renforcement des débris de pont, en tonnes	Coût total, en 1.000 forints	Remarque
		Profondeur, en dm	Largeur, en m	Rayon de courbure, en m	Profondeur, en dm	Largeur, en m	Rayon de courbure, en m		Eloignement			Mise en place				
									d'alluvions de fond en 1.000 m³	de pierres, en 1.000 m³	de roches, en 1.000 m³	de pierres, en 1.000 m³	de perré, en 1.000 m³			
I - Secteur commun hungaro-tchécoslovaque entre Gönyöl et le confluent de l'Ipoly (km 1791-1708)																
1.	Entretien et reconstruction des ouvrages de régularisation							Complètement, exhaussement et consolidation des ouvrages de concentration du courant								*) Les gabarits minima de courte durée enregistrés sur les secteurs figurent dans la description technique
2.	Dragages à des fins de régularisation	20 ^o)	90 ^o)		25	150	1000	Dragages sur les seuils et dans les passages étroits	250	-	-	17	-	-	10.000 6.500	
Total (I) :									250	-	-	17	-	-	16.500	
II - Secteur hongrois entre le confluent de l'Ipoly et la frontière d'Etat méridionale (km 1708-1433)																
a) Confluent de l'Ipoly - Dunaföldvár (km 1708-1560)																
1.	Régularisation de la section Visegrád - Kismaros (km 1694-1691)	25	120	1000	25	180	1900	Construction d'ouvrages de régularisation du courant à la tête amont de l'île Szent-Endre	400	-	-	60	1	-	23.500 23.500	
2.	Régularisation du passage étroit à Budafok (km 1639-1636)	25	70	900	25	150	1300	Travaux de dérochement et de dragage	120	-	1	-	-	-	3.000	
3.	Régularisation de la courbe à Dunaföldvár (km 1559-1562)	25	150	1000	25	180	1000	Construction d'un ouvrage de concentration du courant, dragages	200	-	-	5	-	-	8.000	
4.	Renforcement des restes du pont de Dunaföldvár (km 1560, 6)	25	74	-	25	2x90	-	Travaux de renforcement	-	-	-	-	-	1.200	8.600	
5.	Travaux d'entretien des ouvrages de régularisation et dragages aux fins de régularisation (km 1708-1560)		70 ^o)				1900	Exhaussement et complètement des ouvrages de concentration du courant et des digues transversales; dragages sur les seuils	200	-	-	40	2	-	15.000	
b) Dunaföldvár - frontière d'Etat méridionale (km 1560-1433)																
1.	Régularisation de la courbe de Paks (km 1535-1527)	25	150	800	25	180	1000	Construction d'ouvrages de concentration du courant et de digues transversales	-	-	-	96	-	-	30.000	
2.	Régularisation de la courbe de Bata (km 1468-1465)	25	150	1000	25	180	1500	Consolidation de la berge et construction de digues transversales	-	-	-	26	-	-	8.000	
3.	Régularisation des courbes de Kölkéd et Sirina (km 1442-1439)	25	150	1000	25	180	1500	Construction de digues transversales	-	-	-	18	-	-	6.500	
4.	Régularisation de la courbe de Béda (km 1439-1433)	25	150	1000	25	180	1500	Consolidation de la berge et construction de digues transversales	-	-	-	41	-	-	13.500	
5.	Entretien et réparation générale des ouvrages de régularisation (km 1560-1433)	21 ^o)	35 ^o)		25	180	1000-1500	Consolidation des berges; exhaussement, complètement, reconstruction des ouvrages de concentration du courant et des digues transversales	-	40	-	140	-	-	45.000	
Total (II) :									920	40	1	426	3	1.200	160.600	
TOTAL (I et II) :									1.170	40	1	443	3	1.200	177.100	

I N F O R M A T I O N

sur les liaisons Rhin-Main-Danube, Danube-Oder-Elbe

Le point 16 du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 charge l'Appareil de la Commission de préparer une information sur les liaisons Rhin-Main-Danube, Danube-Oder-Elbe 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, et de soumettre cette information à l'examen de la XXIX^e session.

La présente information a été dressée sur la base de la documentation qui se trouvait à la disposition de l'Appareil de la Commission.

*
* *
*

Le canal Rhin-Main-Danube représente un chaînon fondamental dans le réseau général des voies navigables d'Europe. Sa construction entre dans la conception de la création d'un réseau unifié de voies navigables en Europe, réseau qui constituera une liaison entre les centres industriels les plus importants et les ports maritimes, et assurera la possibilité d'intensifier le trafic-marchandises sur les voies navigables d'Europe.

La réalisation de cet ouvrage fournira à la navigation une route qui, en empruntant le Main, reliera directement la région rhénane et la région danubienne, depuis Rotterdam (Mer du Nord) jusqu'à Sulina (Mer Noire). Cette voie navigable de 3.500 km de long traversera ou touchera les pays suivants: Pays-Bas, République Fédérale d'Allemagne, Autriche, Tchécoslovaquie, Hongrie, Yougoslavie, Roumanie, Bul-

garie et Union Soviétique. En outre, la Belgique, la France, le Luxembourg et la Suisse seront également en connexion avec la région danubienne.

La mise en valeur de cette importante voie navigable pour les besoins du transport contribuera sans aucun doute au développement du trafic-marchandises dans les bassins de ces fleuves et ouvrira de nouvelles possibilités dans le domaine de l'extension du commerce et de l'économie des pays d'Europe.

Outre son importance du point de vue du transport, la liaison Rhin-Main-Danube représentera également une base pour la construction de centrales hydro-électriques et offrira des possibilités pour l'adoption de différentes mesures d'ordre hydrologique d'une grande importance économique.

Le Sous-comité des transports par voies navigables de la Commission Economique pour l'Europe a décidé de créer un Groupe de rapporteurs chargé d'une étude économique de la liaison Rhin-Main-Danube. Ce groupe se composait des représentants de l'Autriche, de la Hongrie, de la RF d'Allemagne et de la Yougoslavie. Des observateurs de la Tchécoslovaquie, de la Roumanie et de l'Appareil de la Commission du Danube ont également participé aux travaux du groupe.

Comme on le sait, la base juridique de la liaison Rhin-Main-Danube repose, en ce qui concerne le territoire de la RF d'Allemagne, sur le traité relatif au Main-Danube conclu le 13 juin 1921 entre les Gouvernements de l'Allemagne et des Etats de Bavière et de Bade, en vertu duquel les Parties contractantes s'engageraient à poursuivre la construction de la voie navigable Main-Danube (677 km de long) entre Aschaffenburg et la frontière autrichienne à Jochenstein, en passant par Bamberg, Nürnberg et Regensburg.

Le 16 septembre 1966, les Gouvernements de la RF d'Allemagne et de l'Etat de Bavière ont conclu un accord établissant le programme de construction du tronçon Nürnberg-Regensburg et le mode de financement de ces travaux. Avec l'édification de ce tronçon, toute la voie navigable acquerra une importance internationale.

Du point de vue géographique et technique, la voie navigable Rhin-Main-Danube se divise depuis Aschaffenburg sur le Main jusqu'à la frontière germano-autrichienne en aval de Passau, sur le Da-

nube, en trois secteurs différents, d'une longueur totale de 677 km, à savoir: le secteur du Main, de Aschaffenburg à Bamberg (301 km), le secteur de Bamberg à Regensburg par Nürnberg (202 km), et le secteur de Regensburg à Jochenstein sur le Danube (174 km). Le secteur du Main, de Aschaffenburg à Bamberg, a déjà été canalisé en 1962.

L'aménagement du secteur entre Bamberg et Kelheim se réalise par la canalisation du Regnitz (33 km), la construction d'un canal de jonction (102 km) et la canalisation de l'Altmühl (36 km). Le tronçon suivant, Kelheim-Regensburg, sera également canalisé. Du confluent du Regnitz jusqu'au bief de partage Heuberg-Bachhausen, dont l'altitude est de 406 m au-dessus du niveau de la mer, le secteur comportera une chaîne de 14 écluses; au sud de Nürnberg, 10 écluses élèveront le niveau du canal à 175,20 m, et au sud, à partir du bief de partage, 4 écluses l'abaisseront de 67,80 m, jusqu'au niveau du Danube.

L'édification du secteur Bamberg-Forchheim a été achevée en 1968. Depuis octobre 1970, le canal est pratiquement navigable jusqu'à Erlangen. A l'heure actuelle, le secteur Erlangen-Nürnberg est en voie de construction et on envisage pour 1972 la mise en exploitation du nouveau port de Nürnberg. Le secteur danubien de la liaison est navigable jusqu'à Regensburg (voir Annexes 1 et 2).

Les écluses du canal Main-Danube ont une longueur de 190 m et une largeur de 12 m. La longueur moyenne d'un bief est d'environ 12 km. Le canal d'eau morte aura 55 m de largeur à la surface et une profondeur de 4 m (4,25 m au milieu du canal). Ceci assurera le passage des automoteurs aux dimensions suivantes: longueur, jusqu'à 80 m; largeur, jusqu'à 11,4 m; tirant d'eau en charge, jusqu'à 2,5 m; vitesse admise, 10-12 km/h.

Suivant ses caractéristiques techniques, le canal Rhin-Main-Danube appartient par conséquent à la catégorie IV des voies navigables d'intérêt international.

Selon les études, le trafic annuel prévisible sur le secteur Nürnberg-Regensburg se chiffre à environ 14,0 millions de tonnes.

En 1968, le volume des transports sur le secteur déjà achevé de Aschaffenburg-Bamberg s'est élevé à 12 millions de tonnes, alors qu'en 1936 il n'atteignait que 1,6 million de tonnes. Le volume total des transports sur le Rhin se chiffrait à 5,3 millions de tonnes en 1936 et à 25,5 millions de tonnes en 1968. Au cours de la même période, le

volume des transports sur le secteur du Danube de Regensburg à la frontière de la RF d'Allemagne est passé de 0,8 million à 4,0 millions de tonnes.

Le tableau ci-après indique l'accroissement des transports de marchandises sur le Danube et sur le Rhin dans la période de 1955 à 1969:

(En milliers de tonnes)

Année	Danube	Rhin
1955	16.547	94.639 ^{*)}
1960	25.054	133.032
1965	38.673	150.957
1969	47.935	186.261
En % par rapport à 1955	295,7	197,8

*) Uniquement les transports usuels sur le Rhin, sans tenir compte des transports qui n'avaient emprunté que le secteur néerlandais.

En général, les transports sur le Rhin sont réalisés par des automoteurs, mais les bâtiments de poussage y sont déjà également exploités.

Sur le Danube, les transports sont effectués en général par remorquage; toutefois, par suite de la rationalisation et de la réorganisation structurelle des transports, les remorqueurs sont de plus en plus remplacés par des automoteurs, des remorqueurs-pousseurs et des pousseurs.

Le tableau ci-après indique la structure, par types de bâtiments, des flottes naviguant sur le Danube et sur le Rhin:

(D'après la situation au 31 décembre 1968)

Bâtiments exploités	Nombre		Portée en lourd en tonnes		Puissance en c.v.	
	Danube	Rhin*)	Danube	Rhin*)	Danube	Rhin*)
Remorqueurs	808	1.055	-	-	434.415	316.220
y compris:						
Pousseurs	19	42	-	-	16.414	38.943
Remorqueurs- pousseurs	74	-	-	-	129.800	-
Bâtiments motorisés	153	6.374	159.921	3.134.456	133.831	1.588.463
Chalands non- motorisés	3.174	2.382	2.384.548	2.331.427	-	-
y compris:						
Barges de poussage	212	131	272.973	224.840	-	-
Chalands de type combiné	68	-	69.108	-	-	-
T O T A L	4.135	9.811	2.544.469	5.465.883	568.246	1.943.626

*) Tous les bâtiments de navigation intérieure affectés aux transports internationaux, notamment: chalands d'une portée en lourd de plus de 300 t, bateaux motorisés d'une portée en lourd de plus de 200 t, remorqueurs d'une puissance de plus de 150 c.v.

Selon les données publiées dans les Annuaires statistiques de la Commission du Danube et dans les Rapports annuels de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, les bateaux exploités en général dans les deux bassins ont les dimensions suivantes: portée en lourd, 1000-1500 t.; longueur, 75-85 m; largeur, 10-11 m; tirant d'eau, jusqu'à 2,3 m. Il est à noter qu'à l'heure actuelle circulent déjà sur le Danube des bateaux aux dimensions suivantes: portée en lourd, 1500-2000 t.; longueur, 80-100 m; largeur, 11-12 m; tirant d'eau, 2,5 m. Ces dimensions dépassent d'ores et déjà le gabarit maximum recommandé pour les bâtiments destinés à naviguer sur les voies d'eau d'intérêt international de la catégorie IV, à savoir: longueur 80 m, largeur 11,4 m.

Ainsi, avec l'achèvement du canal, des bâtiments d'une portée en lourd de 1000-1500 t. pourront naviguer depuis l'embouchure du Rhin jusqu'à l'embouchure du Danube.

Le dernier tronçon du canal Nürnberg-Regensburg et l'entière liaison doivent être achevés jusqu'en 1981.

En ce qui concerne la liaison Danube-Oder-Elbe représentant également un chaînon du réseau des voies navigables d'Europe, il est à noter que celle-ci se trouve encore à l'étape des recherches et planification.

Le projet qui envisage la liaison de trois fleuves navigables de l'Europe centrale et méridionale, qui traversent les territoires de la République d'Autriche, de la République Populaire de Pologne, de la République Démocratique d'Allemagne et de la République Fédérale d'Allemagne, contribuera au développement des transports empruntant ces fleuves. Par ailleurs, la voie navigable touchera le territoire des Etats suivants: la Hongrie, la Yougoslavie, la Roumanie, la Bulgarie et l'Union Soviétique.

L'édification du canal Danube-Oder-Elbe tout comme celle du canal Rhin-Main-Danube, et le développement des voies navigables nationales permettront non seulement d'augmenter la capacité des voies navigables d'Europe, mais aideront à résoudre plusieurs problèmes fondamentaux, parmi lesquels les problèmes suivants:

- La liaison du Danube aux principales voies navigables d'Europe et la création d'un réseau navigable unique en Europe.

- La création de liaisons directes entre les principaux centres industriels et les régions d'exploitation de matières premières en Europe, comme par exemple la Haute Silésie, le Bassin de la Rhur, etc.

- La création d'une liaison navigable la plus courte entre les pays danubiens et les principaux ports situés sur la Mer du Nord et la Mer Baltique (Szczecin, Hamburg, etc.).

- L'accroissement du développement économique des bassins de l'Elbe et de l'Oder et l'évolution du trafic sur le réseau navigable reliant ces fleuves aux régions adjacentes (canal de Bydgoszcz, Mittellandkanal et d'autres).

Ainsi, outre l'importance qu'elle présente du point de vue des transports, l'édification du canal Danube-Oder-Elbe aura également de l'influence sur le développement économique des régions voisines.

Le Groupe de rapporteurs créé dans le cadre du Sous-Comité des Transports par voies navigables de la CEE de l'ONU et composé de représentants de la Tchécoslovaquie, de la Pologne et de l'Autriche, a étudié tout le complexe des questions d'ordre géologique, hydrologique, météorologique, technique et autres en connexion avec l'édification du canal en question, et a procédé à des estimations du volume de transports prévisible jusqu'en 1980.

A la cinquième session du Groupe de rapporteurs (Vienne - décembre 1968) ont assisté des observateurs de l'Union Soviétique, de la Roumanie, de la Yougoslavie, de la Hongrie et de l'Appareil de la Commission du Danube. Après une étude détaillée des différentes variantes, a été choisi un tracé optimal de système de canaux reliant le Danube, l'Oder et l'Elbe. Ce tracé comprend trois branches selon les trois fleuves que le système réunit.

La branche danubienne (209 km) commence au bassin de retenue de la Morava (141 m au-dessus du niveau de la Mer Baltique) qui sera créé avec l'édification de la centrale hydro-électrique tchécoslovaque-autrichienne projetée sur le Danube près de Bratislava. Le tracé de cette voie suit le lit de la Morava, contourne la ville de Pířerov et continue dans la vallée de la Bečva pour atteindre le bassin de retenue à Teplice.

La branche de l'Oder commence à Teplice pour monter jusqu'au bassin de retenue à Jeseník sur l'Oder (285 m au-dessus du niveau de la Mer Baltique). Ici, elle descend par un canal vers la vallée de

l'Oder et suivant le lit de ce cours d'eau arrive, en traversant la ville de Ostrava, jusqu'au barrage projeté à Raciborz en Pologne. Sur le territoire de la Pologne, le tracé de la branche atteint le canal de Gliwice (182 m au-dessus du niveau de la Mer Baltique). La longueur totale de la branche de l'Oder est de 119 km, dont 70 en territoire tchécoslovaque et 49 km en territoire polonais.

La branche de l'Elbe (160 km) rejoint la branche danubienne à Přerov d'où le tracé suit la vallée de la Morava, contourne la ville d'Olomouc et pénètre dans le système des bassins de la Třebuvka. Plus loin, elle s'approche du bassin de retenue situé à l'ouest de la ville de Česká Třebová, puis descend dans la vallée de Loučná. La jonction avec le tronçon navigable de l'Elbe est prévue au nord-est de la ville de Pardubice (voir Annexe 3).

La différence de niveau entre les différents secteurs du canal sera surmontée par un système de chutes. On envisage également la construction de grands ascenseurs.

Le système du canal Danube-Oder-Elbe met à profit les travaux de régularisation déjà effectués ainsi que les ouvrages hydro-techniques existants et projetés, comme le barrage près de Tepliče, les écluses sur l'Elbe jusqu'à Pardubice et d'autres encore.

Le canal, qui aura les paramètres ci-dessous, appartiendra à la catégorie IV des voies navigables d'intérêt international:

- gabarit du chenal sur les secteurs de fleuve:
 - largeur (auprès d'une profondeur de 2,5 m au-dessous de l'étiage navigable) 50 m
 - rayon de courbure 650 m
 - profondeur 2,8 m
- gabarit du chenal sur les secteurs canalisés:
 - largeur (auprès d'une profondeur de 2,5 m au-dessous de l'étiage navigable) 32-40 m
 - rayon de courbure 900 m
 - profondeur 3,5 m
- dimensions des sas d'écluse:
 - largeur libre 12 m
 - longueur libre 85 m
 - et 170 m
 - profondeur 3,5 m

La durée de l'éclusage dans les sas aux dimensions de 85 x 12 m ne doit pas dépasser 12 minutes, et dans les sas aux dimensions de 170 x 12 m, 15 minutes.

Comme il découle des paramètres indiqués ci-haut, on envisage la construction d'écluses simples, aux dimensions de 85 x 12 m et profondeur au seuil de 3,5 m, avec la possibilité d'élargir les écluses de 170 m de long. La navigation dans les deux sens sera assurée tout le long du système, aussi bien dans les secteurs de fleuve que dans les secteurs canalisés.

Les ports seront construits de manière à assurer la liaison voie ferrée - voie navigable entre les centres les plus importants situés à proximité des noeuds de voies ferrées.

On projette la construction de centrales thermiques à proximité d'entreprises industrielles situées sur la voie du canal pour en réchauffer les eaux. Cette mesure permettra de prolonger la période de navigation annuelle jusqu'à environ 350 jours. Le réseau de ces centrales sera implanté de manière telle que leurs eaux dégèleront les eaux de tout le système de la liaison Danube-Oder-Elbe.

Les principaux types de bâtiments qui utiliseront cette voie navigable seront des bateaux motorisés et des convois poussés; portée en lourd de 1500 t (écluses plus petites) ou 3000 t (écluses plus grandes).

On envisage que peu après l'édification de la liaison Danube-Oder-Elbe, le trafic annuel atteindra environ 32-35 millions de tonnes.

Dans la structure générale du trafic-marchandises, la place principale reviendra au charbon et au coke, aux matériaux de construction, aux produits métallurgiques, etc.

Ces données indiquent l'importance que représente pour le transport et l'économie le projet du canal Danube-Oder-Elbe qui ouvrira de nouvelles perspectives pour le développement du commerce international et de la navigation intérieure en Europe.

*

* *

La liaison Rhin-Main-Danube demandera encore la solution de nombreux problèmes d'ordre nautique, hydrotechnique, hydrométéorolo-

gique, économique, juridique et autres, d'une grande importance pour la navigation sur le Danube.

Il faut cependant noter qu'à l'heure actuelle on ne peut encore prévoir tous les problèmes et questions qui pourront surgir en connexion avec la réalisation de la liaison susmentionnée. L'Appareil de la Commission se permet de mentionner quelques problèmes dont l'étude pourrait être entamée dans un proche futur au sein de la Commission du Danube.

Questions nautiques

Comme on le sait, dans le cadre de la Commission du Danube ont été adoptés des documents tels que: Système de balisage uniforme sur le Danube, Règles de la surveillance fluviale, Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance douanière, Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire, Instructions sur le mode d'installation des signaux de balisage, Recommandations relatives à la détermination des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, etc.

Il est évident que tous ces documents devraient être, soit reconnus mutuellement, soit unifiés.

Un des problèmes importants qui devraient être résolus est celui de l'application des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. La XXV^e session de la Commission du Danube a adopté en 1967 une décision recommandant leur introduction à partir du 1^{er} avril 1970. Comme on le sait, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a également élaboré un règlement de navigation fondé sur le CEVNI. Dans leur travail, les deux Commissions avaient tenu compte des particularités de la navigation sur le Rhin et sur le Danube. Les dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et sur le Rhin ne sont pas entièrement identiques. Il serait indiqué de comparer ces deux règlements pour en relever les différences.

Les cartes nautiques, publiées par la Commission du Danube, sont également des ouvrages importants dans le domaine de la navigation. Vraisemblablement, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin aussi travaille dans ce sens et, pour faciliter le travail des

conducteurs, il serait désirable qu'un type unique de cartes de pilotage soit adopté pour l'entier parcours de la voie navigable.

Dans le domaine des radiocommunications sur le Danube, la Commission a adopté des Recommandations et, à l'heure actuelle, elle s'occupe de questions ayant trait à l'utilisation d'appareils radar sur les bâtiments et au mode de balisage à l'aide de réflecteurs-radar.

Etant donné l'importance de cette question, il serait désirable d'avoir dans ce domaine des documents unifiés pour les deux bassins fluviaux.

En outre, de l'avis de l'Appareil, il serait nécessaire d'étudier dans un proche avenir des problèmes tels que:

- la durée annuelle de la période de navigation sur toute la longueur du canal;
- le nombre moyen journalier des heures de navigation entre Rotterdam et Regensburg;
- les perspectives de la construction de nouveaux types de bâtiments éventuellement exploitables tout le long de la voie navigable, ainsi que celles de l'évolution et de la construction de ports sur le Danube.

Questions hydrométéorologiques

Sur le Rhin, le Main, l'Oder et l'Elbe, les données hydrométéorologiques sont fournies à la navigation par les services nationaux et ce en fonction des conditions locales des fleuves.

L'étude du développement de la navigation sur le Danube indique un accroissement considérable du rôle que joue dans le domaine de la planification de l'exploitation de la navigation, la mise à disposition de données hydrométéorologiques.

Des méthodes de prévision des niveaux, des débits et des phénomènes de glaces sont en voie d'élaboration ou de mise au point. Des informations et des bulletins hydrométéorologiques sont régulièrement publiés pour les besoins des bateliers.

Pour accomplir les travaux mentionnés plus haut, le rassemblement systématique de données hydrologiques et météorologiques a été organisé.

Afin d'obtenir des données homogènes, la Commission du Danube a élaboré des recommandations pour la coordination du service hydro-météorologique sur le Danube.

Sur le Rhin, le Main, l'Elbe et l'Oder, fonctionnent également des services hydrométéorologiques dont les tâches sont déterminées en fonction des caractéristiques locales des fleuves et des besoins de la navigation. Il est bien probable que leur activité est fondée sur différentes méthodes et que la solution des problèmes est abordée d'une manière différente.

Après la réalisation de la liaison de ces grandes voies navigables, l'application de méthodes différentes par les services hydrométéorologiques peut créer des difficultés pour les bâtiments qui passeront d'un système de fleuve dans l'autre. Pour atténuer ces difficultés, l'Appareil de la Commission estime qu'il serait indiqué de rassembler les renseignements généraux sur les éléments du service d'informations hydrométéorologiques pour les besoins de la navigation sur les différents fleuves, de comparer ces renseignements, d'examiner les possibilités de la coordination de ces éléments et d'instruire les bateliers sur les formes de service hydrométéorologique qu'ils pourront rencontrer sur les autres fleuves.

Il va de soi que la solution optima serait d'élaborer un système uniforme pour la mise de renseignements hydrométéorologiques à la disposition de la navigation. Toutefois, pour atteindre ce but, il serait opportun de commencer par des mesures préparatoires sur les différents secteurs des voies navigables en question et d'entreprendre ensuite l'organisation d'un système uniforme.

Par ailleurs, il importe d'avoir en vue l'éclusement des différents secteurs (canaux artificiels), à l'aide duquel sera réalisée la liaison du Rhin et du Main au Danube et de l'Elbe et de l'Oder au Danube. En ce qui concerne les informations hydrométéorologiques sur ces secteurs, il serait utile, pour faire face aux besoins de la navigation, d'élaborer en temps utile un système uniforme applicable par toutes les organisations intéressées et entreprises de navigation. Ce système pourrait devenir la base d'un système uniforme d'informations hydrométéorologiques pour les besoins de la navigation sur le réseau de fleuves réunis par des canaux.

Comme déjà indiqué plus haut, il paraît opportun de commencer par le rassemblement des données. A cette fin, l'Appareil de la Com-

mission pourrait dresser un projet de questionnaire, les réponses auquel seraient fournies soit par les autorités compétentes des pays danubiens, soit directement par les organisations intéressées.

Questions hydrotechniques

Un des problèmes importants qui doit trouver sa solution avant l'ouverture du canal est celui de la comparaison des caractéristiques techniques du Danube et du Rhin.

Les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube adoptées par la Commission du Danube tiennent compte des perspectives du développement du trafic-marchandises sur le Danube et de la flotte danubienne. Tous les éléments du gabarit du chenal, portant sur la profondeur, la largeur et le rayon de courbure sont rapportés: sur les secteurs de fleuve à courant libre - à l'étiage navigable et de régularisation (ENR) calculé avec une fréquence de 94%, et sur les secteurs de fleuve éclusés - au niveau de retenue minimum dans le bief amont du barrage. La hauteur libre des passes navigables des ponts et des câbles aériens traversant le fleuve est rapportée sur les secteurs à courant libre - au haut niveau navigable (HNN) calculé avec une fréquence de 1%, et sur les secteurs de fleuve éclusés - au niveau de retenue maximum dans le bief amont du barrage.

L'Appareil de la Commission ne dispose pas, à l'heure actuelle, de données sur les pourcentages de fréquence pris pour le calcul de l'ENR et du HNN sur le Rhin, ce qui complique la comparaison. A titre provisoire, l'Appareil a dressé les tableaux 1 et 2 qui présentent les caractéristiques techniques des secteurs Rotterdam - Jochenstein (1300 km) et Jochenstein - Sulina (2202 km).

De l'avis de l'Appareil, il serait nécessaire d'élaborer pour le futur une méthode commune qui servirait de base uniforme pour la comparaison des éléments hydrotechniques et nautiques.

Il paraît également indiqué d'étudier la question des possibilités, pour les bâtiments du bassin danubien, de naviguer dans les canaux latéraux situés entre Rotterdam et Regensburg, et en conséquence, on devrait étudier en détail les caractéristiques techniques de ces canaux.

Caractéristiques techniques du secteur Rotterdam - Jochenstein (1300 km),
rapportées à l'ENR

S e c t e u r	Longueur des secteurs en km	Profondeur		S * m ²	Sas d'écluses		Hauteur des ponts, en m, auprès du HINN	Rayon de courbure en m
		en dm	en m		en m	long.		
1. Rotterdam - Cologne	345,3	25,0	150	375				675
2. Cologne -- St-Gothard	131,4	21,0	150	315				700
3. St-Gothard - Confluent du Main	59,5	21,0	120	252				355
4. Confluent du Main - Offenbach	38,0	30,0	50	150	12	350	6,40	600
5. Offenbach - Aschaffenburg	49,0	30,0	36	108	12	300	6,40 4,68	220
6. Aschaffenburg - Würzburg	166,0	30,0	36	108	12	300	6,40	250
7. Würzburg - Bamberg	135,0	27,0	36	97	12	300	6,40	500
8. Bamberg - Nürnberg	69,0	27,0	39	105	12	190	6,00	900
9. Nürnberg - Regensburg	133,0	30,0	39	117	12	190	6,00	800
10. Regensburg - Vilshofen	128,0	16,5	40	66	(24)	(230)	4,81	300
11. Vilshofen - Jochenstein	46,0	27,0	80	216	24	230	5,95	400

* S - Surface de la section mouillée du profil en travers du chenal.

Caractéristiques techniques du secteur du Danube de Jochenstein à Sulina (2202 km),
rapportées à l'ENR

S e c t e u r	Longueur des secteurs en km	Profondeur en dm	Largeur en m	S * m ²	Sas d'écluses		Hauteur des ponts, en m, auprès du HNN	Rayon de courbure en m
					en m	long.		
1. Jochenstein - Aschach	42,0	27,0			24	230	10,20 9,83	450
2. Aschach - Wallsee	67,0	17,5	80	140	24	230	7,15 7,02	500
3. Wallsee - Ybbs	33,0	24,0			24	230	7,96	350
4. Ybbs - Devřn	180,0	17,3	60	104			6,77	600
5. Devřn - Szob	173,0	17,3	40	70			6,94 6,74	750
6. Szob - fron- tière yougoslave	274,0	16,9	40	68			7,65 6,80	
7. Frontière yougo- slave - Moldova Veche	385,0	25,3	80	202			6,07 5,95	
8. Moldova Veche - Turnu Severin	117,0	20,8	60	125	34	310		300
9. Turnu Severin - Brăila	761,0	20,1	50	101			13,39	
10. Brăila - Sulina	170,0	73,0	80	580				

* S - Surface de la section mouillée du profil en travers du chenal.

Questions statistiques

Les données statistiques relatives à la navigation sur le Rhin sont publiées par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin dans des rapports annuels.

Les Rapports de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin contiennent, tout comme les Annuaire statistiques de la Commission du Danube, des renseignements généraux sur le trafic-marchandises rhénan, sur les mouvements de marchandises entre les pays et les ports rhénans, sur la flotte (nombre d'unités, portée en lourd, puissance, âge), et d'autres données se rapportant à la navigation sur le Rhin.

Ces données sur le mouvement des marchandises sont toutes ventilées par groupes de marchandises (176 espèces), indépendamment de leur volume, tandis que les données sur les transports réalisés par secteur de fleuve et entre les ports, sont ventilées selon 26 principales catégories de marchandises.

Par contre, les Annuaire statistiques de la Commission du Danube présentent les données sur les transports de marchandises entre pays et ports danubiens seulement en chiffres globaux, tandis que le trafic-marchandises des ports danubiens est ventilé en 20 groupes de marchandises basés sur la classification sommaire de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU.

L'Appareil de la Commission estime qu'il serait opportun:

1) d'entreprendre l'étude de la structure des droits perçus sur les bâtiments naviguant sur le Rhin et sur le Danube;

2) d'analyser l'état effectif du parc de bâtiments de la flotte danubienne et de la flotte rhénane pour établir, par types, combien de bâtiments pourront naviguer sur les canaux de la liaison Rhin-Main-Danube.

Questions juridiques

Pour assurer une meilleure exploitation des deux grands fleuves internationaux d'Europe, le Danube et le Rhin, et pour assurer la liberté de la navigation, les Etats riverains ont créé un régime inter-

national basé sur un système d'accords multilatéraux. Ces accords et conventions font partie du droit fluvial codifié et du droit international.

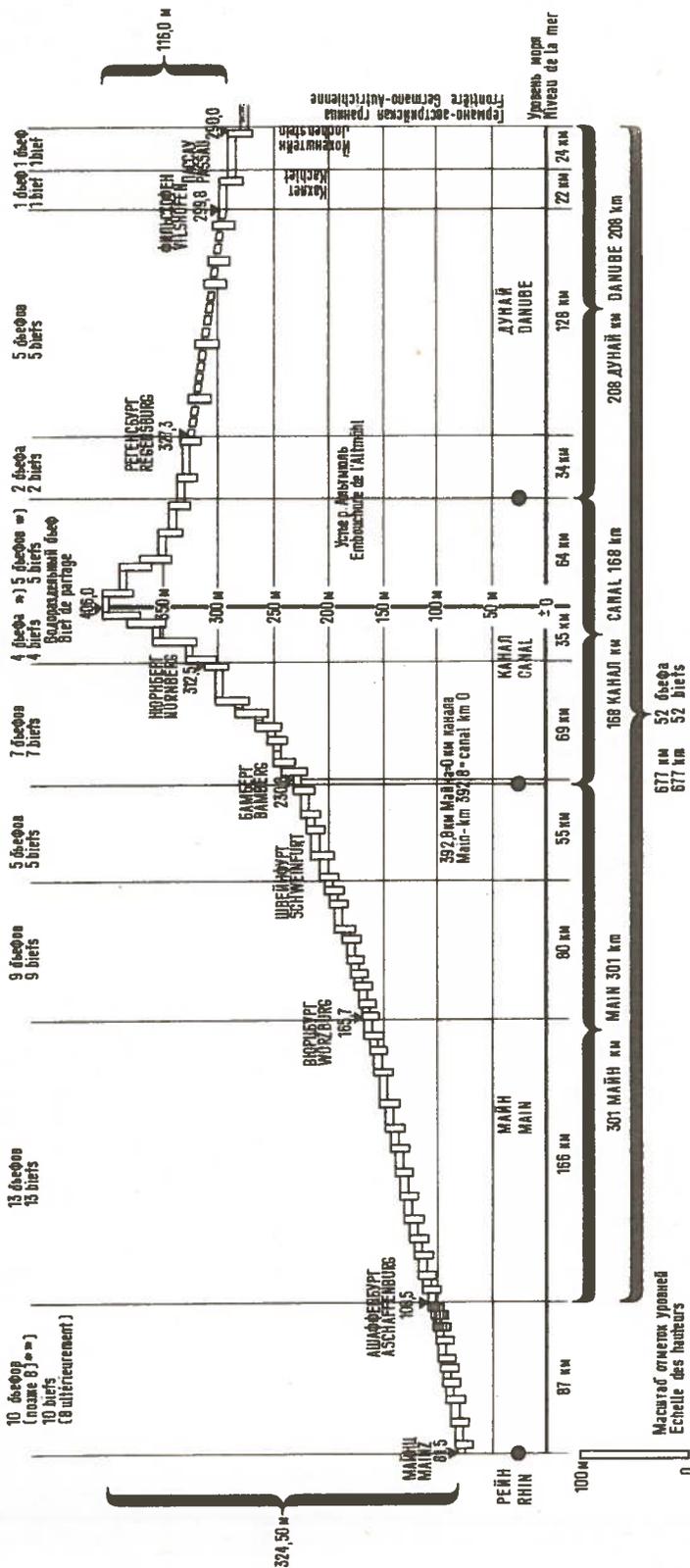
En ce qui concerne le Danube, la Convention relative au régime de la navigation, signée à Belgrade le 18 août 1948, stipule que la navigation sur le Danube sera libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux-marchands et aux marchandises de tous les Etats, sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et les taxes sur la navigation, ainsi que les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale. Le régime établi par la Convention s'applique à la partie navigable du Danube d'Ulm à la Mer Noire en suivant le bras de Sulina, avec accès à la mer par le canal de Sulina.

Sur le Rhin, le régime de navigation internationale a été établi en 1868 par la Convention de Mannheim. Toutefois, au long d'un siècle, plusieurs dispositions de la Convention ont été révisées, et des dispositions, règles de navigation et règlements nouveaux ont été adoptés. Sous ce rapport, il paraît indiqué d'étudier plus en détail tous les aspects juridiques du régime de la navigation sur le Rhin, le Main et sur le canal Danube-Oder-Elbe projeté, pour tirer au clair les problèmes qui pourront surgir dans le domaine de la navigation en connexion avec la réalisation de ces liaisons, et pour avoir la possibilité d'assurer à l'avenir, sur une base de réciprocité, des conditions normales pour le passage des bâtiments d'une voie sur l'autre.

*

* *

La présente Information n'englobe pas tout le complexe des problèmes qui peuvent surgir en rapport avec la réalisation de la liaison des voies navigables européennes. Par conséquent, il serait utile de poursuivre, dans le cadre de la Commission du Danube, l'étude de toutes les questions qui peuvent se poser dans le domaine des liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe.



0 50 100 м Масштаб протяженности Echelle des distances

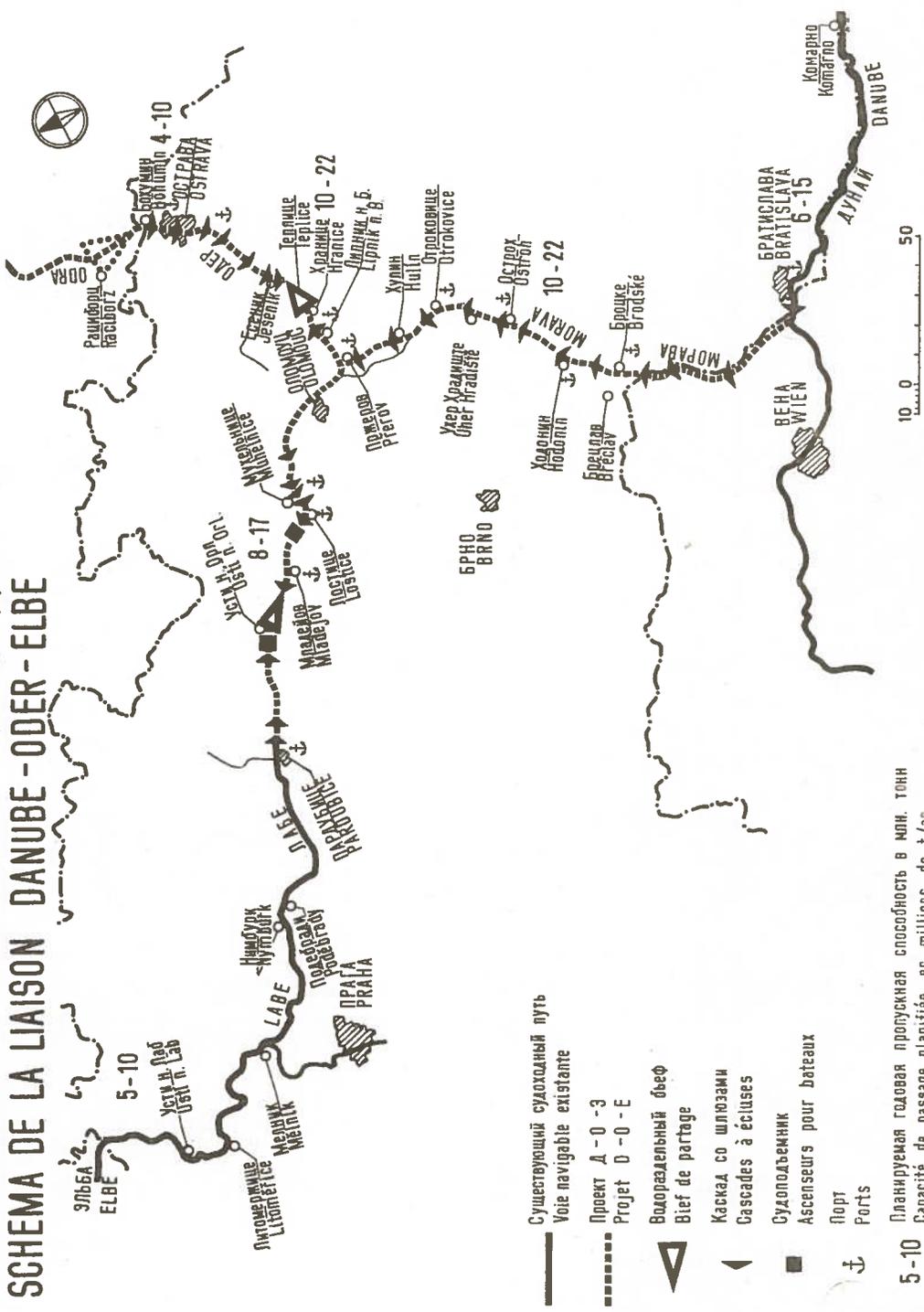
РЕКОНСТРУКЦИЯ КАНАЛОВ, ПРОВОДИМАЯ ФРГ TRAVAUX DE CORRECTION PAR LA RF D'ALLEMAGNE

• а) После принятия в эксплуатацию находящейся в стадии строительства ступени подпора (длина 8 км) на р. Майн, выделены две ступени подпора между г. Франкфурт (Оффенбах) и Ашаффенбург (мост) (длина 10 км). После завершения строительства на ступени подпора между г. Франкфурт (Оффенбах) и Ашаффенбург (мост) будут построены две ступени подпора между г. Франкфурт (Оффенбах) и Ашаффенбург (мост).

• б) После принятия в эксплуатацию находящейся в стадии строительства ступени подпора (длина 8 км) на р. Майн, выделены две ступени подпора между г. Франкфурт (Оффенбах) и Ашаффенбург (мост) (длина 10 км). После завершения строительства на ступени подпора между г. Франкфурт (Оффенбах) и Ашаффенбург (мост) будут построены две ступени подпора между г. Франкфурт (Оффенбах) и Ашаффенбург (мост).

• в) После принятия в эксплуатацию находящейся в стадии строительства ступени подпора (длина 8 км) на р. Майн, выделены две ступени подпора между г. Франкфурт (Оффенбах) и Ашаффенбург (мост) (длина 10 км). После завершения строительства на ступени подпора между г. Франкфурт (Оффенбах) и Ашаффенбург (мост) будут построены две ступени подпора между г. Франкфурт (Оффенбах) и Ашаффенбург (мост).

СХЕМА СУХОДНОГО СОЕДИНЕНИЯ ДУНАЙ - ОДЕР - ЭЛЬБА SCHEMA DE LA LIAISON DANUBE - ODER - ELBE



- Существующий сухоходный путь
Voie navigable existante
 - Проект Д - 0 - 3
Projet D - 0 - E
 - ▲ Водолазательный бьеф
Bief de partage
 - ◀ Каскад со шлюзами
Cascades à écluses
 - Судоподъемник
Ascenseurs pour bateaux
 - ⚓ Порт
Ports
- 5 - 10 Планируемая годовая пропускная способность в млн. тонн
Capacité de passage planifiée, en millions de t/an

SCHEMA DE L'ALBUM DES COURBES DU DANUBE
DONT LE RAYON DE COURBURE EST INFERIEUR A 800 m EN AVAL
DE VIENNE ET A 500 m EN AMONT DE VIENNE

L'Appareil de la Commission, après avoir étudié les propositions des pays danubiens à ce sujet, estime qu'il serait désirable d'inclure les quatre parties suivantes dans l'Album des courbes du Danube, qui servirait d'ouvrage de référence pour les bateliers:

1. Introduction.
2. Partie descriptive.
3. Tableau synoptique des principaux paramètres des courbes.
4. Schémas des courbes, à l'échelle de 1:10.000 ou 1:5.000.

Dans l'introduction il serait opportun de mentionner en vertu de quelle décision ou de quel document de la Commission est dressé l'Album, dans quel but il est édité, d'indiquer les données sur la base desquelles l'Album a été élaboré et la date à laquelle elles se rapportent.

Dans la partie descriptive, il serait utile de faire connaître le contenu du tableau des courbes, de donner les explications nécessaires pour chaque paramètre et une description détaillée des schémas des courbes.

Dans le tableau seraient énumérées toutes les courbes du Danube, avec indication des données suivantes pour chacune d'elles, le nom de la courbe ou le kilomètre où elle se trouve, la station hydro-métrique principale la plus proche, les niveaux d'eau, les vitesses maxima du courant à la surface, les rayons de courbure, les largeurs et les profondeurs du chenal dans la courbe auprès des différentes fréquences, l'angle au centre auprès d'un niveau d'une fréquence de 94%, et il y aurait aussi une colonne pour les observations.

Dans cette colonne il serait opportun d'indiquer, pour chaque courbe: les restrictions de navigation, les courants traversiers, les éventuels dangers nautiques, etc.

Les schémas des courbes seraient à dresser à l'échelle de 1:10.000 (pour le secteur de la RF d'Allemagne à l'échelle de 1:5.000) avec indication, pour chaque courbe, de tous les paramètres auprès des deux fréquences (10% et 94%) figurant dans le tableau.

Il serait désirable que les données fondamentales requises pour l'élaboration du tableau et des schémas soient envoyées à l'Appareil de la Commission après mesure de tous les paramètres de chacune des courbes.

RAPPORT FINANCIER

sur l'exécution du budget au 31 décembre 1970

I. RECETTES

en forints

Versements des Etats danubiens au fonds budgétaire 1970 de la Commission du Danube	5, 221 .300
Avance de la République Populaire Hongroise pour 1971	150.000
Solde du budget au 1 ^{er} janvier 1970	152.303

Autres recettes

a) Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	16.719	
b) Intérêts des comptes en banques	5.693	
c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission	27.603	
d) Autres recettes	7.757	57.772
	TOTAL	5, 581.375

II. DEPENSES

	<u>en forints</u>
Montant des dépenses suivant les articles du budget pour 1970:	
Article I	2, 511 .957
Article II	571 .482
Article III	1, 088.795
Article IV.....	153.958
Article V	648.505
Article VI	70.000
Article VII.....	9.949
Article VIII	92.576
Article IX	11 .473
Article X	93.348
Article XI	24.927
Article XII	23.017
Article XIII	3.325
	5, 303.312

Solde du budget au 31 décembre 1970:

a) Disponibilités en caisse	24.263	
b) Disponibilités en banques	218.318	
c) Magasin	35.482	278.063
		5, 581.375
	<u>TOTAL</u>	5, 581.375

Titre	e n f o r i n t s			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
I. APPOINTEMENTS DES FONCTIONNAIRES INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	1, 940.300	1, 919.127	21.173	-
2. Primes linguistiques	153.400	142.967	10.433	-
3. Primes d'ancienneté	283.900	276.263	7.637	-
4. Allocations pour enfants	180.000	173.600	6.400	-
	2, 557.600	2, 511.957	45.643	-
II. APPOINTEMENTS DES EMPLOYES NON INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	554.000	519.100	34.900	-
2. Assurances sociales	66.000	52.382	13.618	-
TOTAL	620.000	571.482	48.518	-

Titre	en f o r i n t s			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
III. FRAIS D'ADMINIS- TRATION				
1. Fournitures de bureau et de dessins techniques	7.000	6.848	152	-
2. Imprimés	1.500	206	1.294	-
3. Frais de poste, té- légramme et télé- phone	100.000	93.255	6.745	-
4. Loyers	682.000	668.915	13.085	-
5. Chauffage	75.000	77.163	-	2.163
6. Electricité et gaz	45.000	44.422	578	-
7. Entretien des immeubles	21.000	20.936	64	-
8. Réparation dans les immeubles	30.000	27.281	2.719	-
9. Réparation des ob- jets d'inventaire	30.000	19.361	10.639	-
10. Acquisition d'objets d'inventaire de pe- tite valeur	4.000	3.810	190	-
11. Entretien et répara- tion des autos	70.000	114.862	-	44,862
12. Assurance des biens	11.800	11.736	64	-
TOTAL	1,077.300	1,088.795	35.530	47.025

Titre	e n f o r i n t s			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
IV. MISSIONS ET DE- PLACEMENTS DES FONCTIONNAIRES				
<u>Missions</u>				
1. Frais de voyage	45.000	32.201	12.799	-
2. Allocations journa- lières	45.000	44.904	96	-
3. Frais de logement	28.000	23.205	4.795	-
<u>Déplacements</u>				
4. Paiement de subsides et de congé	12.000	12.000	-	-
5. Frais de voyage	3.000	1.132	1.868	-
6. Allocations journa- lières	1.000	450	550	-
<u>Congé</u>				
7. Frais de voyage des fonctionnaires par- tant en congé	41.000	40.066	934	-
TOTAL	175.000	153.958	21.042	-

Titre	en f o r i n t s			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
V. EDITION DES PUBLICATIONS DE LA COMMISSION	649.000	648.505	495	-
VI. DEROULEMENT ET SERVICE DES SESSIONS DE LA COMMISSION	70.000	70.000	-	-
VII. ACHAT DE LIVRES ET DE PERIODIQUES	12.000	9.949	2.051	-
VIII. ACHAT DE DIVERS OBJETS D'INVENTAIRE ET DE MOYENS DE TRANSPORT	97.200	92.576	4.624	-
IX. ACHAT DE VETEMENTS DE TRAVAIL	12.000	11.473	527	-
X. SERVICE MEDICAL				
1. Cotisations	14.000	13.600	400	-
2. Paiement de sub- sides pour trai- tement médical	85.000	79.748	5.252	-
TOTAL	99.000	93.348	5.652	-
XI. FRAIS DE REPRESENTATION ET IMPREVUS	25.000	24.927	73	-
XII. FONDS CULTUREL	25.000	23.017	1.983	-
XIII. VERSEMENTS AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES	-	3.325	-	3.325
TOTAL	5,419.100	5,303.312	166.138	50.350

A C T I F		en forints		P A S S I F	
I. Caisse	24.263,35	I. Solde transitoire au 31 décembre 1970			
II. Banques:		Versements des Etats danubiens au budget de la Commission du Danube, conformément à l'article 10 de la Convention et à la Décision de la XXVIII ^e session		5, 221.300.--	
1. Banque de Commerce extérieur, Budapest	53.892,19	Solde du budget pour 1969		152.302,59	
2. Banque Nationale de Hongrie:		Autres recettes		57.771,91	
dollars USA	14,09	Avance de la République Populaire Hongroise au versement pour l'année 1971		150.000.--	
dollars-clearing	1.619,80	Dépenses effectuées en 1970 ...		5, 581.374,50	
schillings autrichiens	56.242,61	TOTAL		278.062,95	
3. Banque Nationale de la RF de Yougoslavie:					
dollars-clearing	1.071,72				
4. Länderbank, Vienne:					
schillings autrichiens	15.917,18				
III. Magasin	35.481,15	TOTAL		278.062,95	

B I L A N

des biens de la Commission du Danube d'après la situation au 31 décembre 1970

1. Automobiles	207.105.--
2. Inventaire dans l'immeuble de la Commission du Danube	631.223.--
3. Inventaire dans les appartements des fonctionnaires	341.981.--
TOTAL	1.180.309.--

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 1970 à mars 1971

Le plan de travail de la Commission du Danube, adopté par la XXVIII^e session (doc. CD/SES 28/30), a été accompli comme suit au cours de la période traitée, de mars 1970 à mars 1971:

Point 1 - Publier la Carte de pilotage du Danube du km 375 (Silistra) au km 0 (Sulina), à l'échelle de 1:25.000, et la faire paraître en 850 exemplaires sous forme d'album et 690 exemplaires sous forme de dépliant.

La Carte de pilotage du secteur en question est imprimée; elle est présentée à la session et préparée pour envoi à tous les pays danubiens et aux organisations intéressées.

Point 2 - Préparer, sur la base de la documentation et des propositions reçues des pays danubiens, le schéma du 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.

Le schéma du nouvel Indicateur kilométrique du Danube a été préparé, diffusé en temps voulu à tous les pays danubiens et présenté à l'examen de la réunion d'experts pour les questions nautiques, tenue conformément au point 8 du plan de travail.

Point 3 - Préparer, sur la base des avis communiqués par les pays danubiens, pour la publication en 1971, la Carte générale du Danube.

La Carte générale du Danube est préparée pour l'édition; des pour-parlers préliminaires ont eu lieu avec l'Institut Cartographique en vue de l'impression éventuelle de la carte, et dans le cas où la XXIX^e session en décidera la publication, la documentation complète pourra être remise à l'Institut.

Point 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.

Conformément aux informations reçues, les pays danubiens ont tous introduit les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube sur leurs secteurs de fleuve respectifs, l'Appareil de la Commission a préparé à ce sujet une information qui est soumise à l'examen de la session.

Point 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.

Se fondant sur les renseignements fournis par les pays danubiens au sujet des 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, l'Appareil de la Commission a dressé une information qui est soumise à l'examen de la session.

Point 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.

L'Appareil de la Commission a préparé les projets en question, les a diffusés en temps voulu à tous les pays danubiens et aux organisations intéressées et les a présentés à l'examen de la réunion d'experts pour les questions nautiques.

Point 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.

L'Appareil de la Commission a dressé une information sur la question de l'attribution et de l'utilisation des voies sur ondes métriques pour les radiocommunications sur le Danube. L'Information a été diffusée en temps voulu à tous les pays danubiens et soumise à l'examen de la réunion d'experts, convoquée en vertu du point 8 du plan de travail.

Point 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.

La réunion d'experts en questions de navigation, tenue avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications, s'est déroulée du 10 au 20 novembre 1970.

La réunion a examiné le projet de Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube, et le projet de Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage, et y a apporté quelques amendements. Elle a jugé opportun de soumettre les projets amendés à l'approbation de la XXIX^e session.

L'Appareil a préparé les nouveaux projets desdites Recommandations en tenant compte des observations formulées par la réunion (doc. RE/Nav./1/1970-5 et doc. RE/Nav./2/1970-5).

La réunion a examiné le projet de schéma de l'Indicateur kilométrique du Danube et y a apporté divers amendements (doc. RE/Nav./3/1970-5).

Elle a exprimé le désir que l'Indicateur soit publié en deux tomes, et que le premier (Partie première) paraisse dans le plus bref délai possible. Il semble nécessaire de recueillir auprès des pays danubiens les données dont l'Appareil ne dispose pas encore afin de pouvoir faire paraître en temps utile le nouvel Indicateur kilométrique (tomes I et II).

La réunion a examiné le projet de Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube et y a apporté divers amendements; elle a jugé opportun de soumettre le projet amendé à l'approbation de la session.

L'Appareil de la Commission a corrigé le projet de Codes en tenant compte des modifications apportées par la réunion d'experts (doc. RE/Nav./4/1970-5).

La réunion a traité la question de l'utilisation des voies sur ondes métriques pour les radiocommunications sur le Danube et propose d'utiliser à cette fin les fréquences qu'elle soumet à l'approbation de la session.

Les projets mentionnés ci-haut, préparés par l'Appareil de la Commission, sont soumis à l'examen de la session.

Le rapport de la réunion d'experts a été diffusé en novembre 1970 à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et est soumis à l'examen de la session (doc. RE/1970-5).

Point 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.

Se fondant sur la documentation fournie par les pays danubiens, l'Appareil de la Commission a dressé une information sur la question de la confection et de l'utilisation des cartes-radar, qui a été diffusée en janvier 1971 à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 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 et à proximité des débarcadères.

c) Elaboration des principes fondamentaux d'une instruction relative aux prestations à fournir aux chalands 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.

Se fondant sur la documentation et les propositions reçues des pays danubiens, l'Appareil de la Commission a préparé une Information traitant les thèmes énumérés ci-haut et l'a diffusée en février 1971 à tous les pays danubiens et aux organisations intéressées en vue de son examen ultérieur dans le cadre de la Commission du Danube.

Point 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.

L'Appareil de la Commission a envoyé à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales une liste des articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube nécessitant des commentaires. Se fondant sur les observations et propositions reçues, l'Appareil de la Commission a dressé une information qui a été diffusée à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, en vue de son examen ultérieur dans le cadre de la Commission du Danube.

Point 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.

Les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales ont fourni chaque mois à l'Appareil les données relatives aux secteurs de seuils sur lesquels les profondeurs relevées 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 pour l'établissement de la Fiche des seuils en 1969. Cet ouvrage a été édité et diffusé en août 1970 à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales. Par ailleurs, l'Appareil a entrepris le rassemblement des données sur les seuils pour 1970; les données reçues sont en voie de dépouillement.

Point 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.

Les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales ont fourni à l'Appareil les données demandées pour l'établissement de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube pour la période du 1^{er} septembre 1969 au 31 août 1970.

L'Information a été dressée et est soumise à l'examen de la session.

L'Information sur l'entretien du chenal navigable dans la période du 1^{er} septembre 1968 au 31 août 1969 a été diffusée à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales en avril 1970.

Point 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.

Se fondant sur les observations et propositions reçues de tous les pays danubiens, l'Appareil a préparé le projet de schéma de l'Album des courbes du Danube, qui a été soumis à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques, convoquée en vertu du point 22 du plan de travail.

La réunion d'experts a examiné le projet de schéma et l'a accepté sans modifications.

Point 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.

L'Appareil de la Commission a reçu les renseignements des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales au sujet des travaux envisagés pour la deuxième étape du Plan des grands travaux sur le Danube (travaux envisagés pour la période 1971-1975).

Se fondant sur ces renseignements, l'Appareil a dressé une information qui est soumise à l'examen de la session.

Point 16 - Préparer, sur la base de la documentation dont dispose l'Appareil de la Commission, 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.

Se fondant sur la documentation qui se trouvait à sa disposition, l'Appareil de la Commission a dressé une information sur les liaisons Rhin-Main-Danube et Elbe-Oder-Danube, qu'il soumet à l'examen de la session.

Point 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).

L'Appareil a entrepris, sur la base des données parues dans les publications de la Commission, l'élaboration d'une méthode de calcul de la fréquence des débits d'eau aux stations hydrométriques ne disposant pas de données d'observations pluriannuelles, notamment aux stations de Komárno, Novo Selo, Lom, Svistov, Roussé, Silistra, Réni et Kilia. L'Appareil a abordé le travail par l'établissement de la relation entre les débits analysés et les débits des stations hydrométriques voisines disposant de données d'observations pluriannuelles; l'achèvement des travaux est envisagé pour 1971.

Point 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.

Se fondant sur la documentation reçue des pays danubiens, l'Appareil de la Commission a préparé l'Annuaire hydrologique pour 1969, qui 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 sommes mensuelles de précipitations d'après les principales stations météorologiques.

L'Annuaire hydrologique a été édité et, en octobre 1970, diffusé à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

L'Appareil a entrepris le rassemblement de la documentation pour l'Annuaire hydrologique 1970.

Point 19 - 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 télégrammes et par lettres, les prévisions mensuelles des niveaux d'eau.

Point 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.

L'Appareil de la Commission a dressé une information résumant les observations d'ordre général, et les propositions formulées par les pays danubiens en rapport avec divers paragraphes du nouveau projet de Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube.

Ladite information a été diffusée en mai 1970 à tous les pays danubiens et soumise - avec le projet de Recommandations -, à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques.

Point 21 - Dresser un projet de recommandations relatives aux mesures à prendre en vue de préciser les données de débit 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.

Tenant compte des besoins de la navigation en données hydrologiques fiables, l'Appareil de la Commission a dressé un projet de Recommandations relatives aux mesures à prendre en vue de préciser les données de débit d'eau pour la période de 1941 à 1970.

L'Appareil a dressé une Information synthétisant les avis reçus des pays danubiens au sujet dudit projet de Recommandations, diffusé en mai 1970, et l'a soumise - avec le projet de Recommandations - à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques.

Point 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 débit 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.

La réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques s'est déroulée du 27 au 31 octobre 1970.

Après avoir examiné le projet de Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube et le projet de Recommandations relatives aux mesures à prendre en vue de préciser les données sur les débits d'eau, la réunion d'experts a trouvé opportun de soumettre ces projets à l'approbation de la session.

L'Appareil de la Commission a préparé les nouveaux projets desdites Recommandations (doc. RE/Hydr.1/1970-4 et doc. RE/Hydr.2

/1970-4) en tenant compte des observations et amendements formulés par la réunion d'experts.

Le rapport de la réunion d'experts a été diffusé en octobre 1970 à tous les pays danubiens et est soumis à l'examen de la session (doc. RE/1970-4).

Point 23 - Entreprendre l'élaboration du schéma de l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube pour la période de 1921 à 1970.

Désireux de dresser un ouvrage de référence fournissant des renseignements détaillés, d'une part, et donnant une vue d'ensemble sur la matière, d'autre part, l'Appareil de la Commission a entrepris le rassemblement des publications de caractère similaire. Se basant sur la documentation disponible, il a entamé l'élaboration des schémas des tableaux et des graphiques dont on envisage l'inclusion dans l'Ouvrage de référence.

Le travail sur ce point sera poursuivi en 1971.

Point 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.

Les autorités compétentes hongroises ont communiqué que la documentation relative à la détermination de l'étiage navigable et de régularisation est en voie d'élaboration.

Point 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.

L'Appareil de la Commission a poursuivi l'élaboration statistique des données sur les différents éléments hydrologiques du Danube, afin d'établir les relations pouvant servir à l'élaboration d'une méthode de prévision à longue échéance des bas niveaux sur le Danube.

Point 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.

Se fondant sur les données reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, l'Appareil de la Commission a préparé l'Annuaire statistique pour 1969, lequel contient des données sur les conditions nautiques du fleuve, sur la flotte danubienne, les transports de marchandises et de passagers et le trafic-marchandises des ports danubiens. L'Annuaire a été édité et, en novembre 1970, diffusé à tous les pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales et aux organisations intéressées.

L'Appareil a demandé aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales les données nécessaires pour la préparation de l'Annuaire statistique 1970.

Point 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.

L'Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950 à 1969, a été dressée, et en février 1971, diffusée à tous les pays danubiens.

Point 28 - Rééditer le formulaire St-4 précisé pour le rassemblement des données sur les transports de marchandises en cabotage.

Le formulaire St-4, avec les indications méthodologiques sur la manière de le remplir, a été réédité et envoyé à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 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.

Se fondant sur les données reçues des pays danubiens, l'Appareil de la Commission a dressé une information au sujet du trafic-marchandises en perspective sur le Danube en 1970-1975, et l'a diffusée à tous les pays danubiens en février 1971.

Point 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.

L'Appareil de la Commission a préparé un projet de formulaire St-3 modifié - avec les indications méthodologiques sur la manière de le remplir -, en vue d'un rassemblement éventuel des données relatives aux transports en containers sur le Danube, et l'a diffusé à tous les pays danubiens.

Se fondant sur les observations formulées au sujet dudit projet, l'Appareil de la Commission a dressé une information qui a été soumise à la réunion d'experts pour les questions statistiques.

Point 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.

L'Appareil de la Commission a préparé un projet de formulaire St-2 modifié - avec les indications méthodologiques sur la manière de le remplir -, en vue d'un rassemblement éventuel des données sur les transports de marchandises réalisés par poussage sur le Danube, et l'a diffusé à tous les pays danubiens.

Sur la base des avis reçus au sujet dudit projet, l'Appareil de la Commission a dressé une information qui a été soumise à l'examen de la réunion d'experts pour les questions statistiques.

Point 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.

La réunion d'experts pour les questions statistiques s'est déroulée du 15 au 18 décembre 1970.

Ayant examiné la possibilité de réaliser le relevé statistique des transports par containers et par poussage, la réunion a estimé qu'il serait utile de recommander à la session d'introduire dans le Recueil des documents statistiques de la Commission du Danube les nouveaux termes et définitions relatifs à ces transports, et de commencer à utiliser les formulaires St-3 et St-2 modifiés à partir du 1^{er} janvier 1971.

La réunion a examiné les termes et définitions statistiques se rapportant aux transports internationaux sur le Danube et y a apporté quelques précisions et amendements, qui sont exposés dans le rapport de la réunion.

Après avoir discuté de la possibilité d'organiser dans le cadre de la Commission du Danube le relevé statistique des marchandises de commerce extérieur en transit, et des termes à utiliser à cet effet, la réunion d'experts a trouvé utile de donner une définition plus exacte de la notion "transit de commerce extérieur" et de compléter en conséquence le Recueil des documents statistiques de la Commission.

Le rapport de la réunion d'experts (doc. RE/1970-6) a été diffusé à tous les pays danubiens en décembre 1970, et est soumis à l'examen de la session.

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

Se fondant sur la nouvelle structure et le nouveau tableau du personnel approuvés par la session, le Secrétariat a préparé le projet des modifications à apporter aux principaux documents d'organisation de la Commission, ainsi qu'un projet de description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et de la qualification professionnelle exigée.

Lesdits projets ont été diffusés en juin 1970 à tous les pays-membres, et présentés à l'examen de la réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation.

Point 34 - Convoquer en septembre 1970 une réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation afin de préparer les projets de modifications 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.

La réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation a tenu ses séances du 21 au 28 septembre 1970. Le rapport de la réunion a été diffusé à tous les pays-membres en octobre 1970 (doc. RE/1970-2).

Ayant examiné ledit rapport, le Président, le Vice-Président et le Secrétaire de la Commission ont constaté que dans le temps mis à sa disposition, la réunion n'a pas pu achever le mandat qui lui a été confié. Par conséquent, ils ont convenu que la réunion d'experts poursuivra ses travaux en janvier 1971.

La réunion d'experts a tenu ses séances du 8 au 20 janvier 1971.

A l'issue de ses travaux, la réunion a élaboré les projets suivants qu'elle a décidé de soumettre à l'examen et à l'approbation de la XXIX^e session:

- projet des Règles de procédure de la Commission du Danube;
- projet des Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement;
- projet du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube;
- projet de Description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube et des qualifications professionnelles requises.

Le rapport de la réunion d'experts a été diffusé en janvier 1971 à tous les pays-membres (doc. RE/1971-1).

L'Appareil a préparé les projets des documents susmentionnés, lesquels sont soumis, avec les rapports de la réunion d'experts à l'examen de la XXIX^e session.

Point 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 Gönyű, 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.

L'Appareil de la Commission a reçu la Documentation complémentaire sur le fonctionnement d'une Administration fluviale dans le secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyű, envoyée par les Représentants de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque et, en juin 1970, l'a diffusée à tous les Représentants des pays-membres et au Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne.

Les avis communiqués par les autorités compétentes des pays danubiens en rapport avec ladite Documentation, ont été diffusés par l'Appareil aux autorités compétentes de tous les pays danubiens en août 1970.

En septembre 1970, l'Appareil a reçu des Représentants de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque une documentation contenant les réponses des autorités compétentes de leurs pays aux questions posées par quelques pays danubiens en rapport avec la Documentation complémentaire.

L'Appareil de la Commission a immédiatement fait suivre ces réponses aux pays danubiens.

Toute la documentation énumérée ci-dessus a été soumise à la réunion d'experts chargée de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyű.

Point 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 Gönyű.

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

La réunion d'experts s'est déroulée du 30 septembre au 6 octobre 1970.

Le rapport de la réunion (doc. RE/1970-3) a été diffusé en octobre 1970 à tous les pays danubiens et est soumis à l'examen de la session.

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

Le Secrétariat a imprimé les procès-verbaux de la XXVIII^e session en 250 exemplaires, sur la ronéo nouvellement achetée, et les a diffusés en janvier 1971 à tous les pays danubiens et aux organisations intéressées.

Point 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.

Les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission ont participé aux travaux des réunions internationales suivantes:

a) Troisième session du Groupe de rapporteurs de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU sur l'unification des docu-

ments de bord et des prescriptions techniques relatives aux bateaux (Genève, 1-5 juin 1970).

b) Réunion des représentants des Comités nationaux de la DHI chargée de la préparation de la 6^e Conférence des pays danubiens pour la prévision hydrologique (Kiev, 2-5 juin 1970).

c) Cycle d'études organisé par le Comité des problèmes de l'eau de la Commission Economique pour l'Europe (Londres, 15-22 juin 1970).

d) Vingt-sixième session du Groupe de travail des statistiques des transports de la CEE de l'ONU (Genève, 26-28 août 1970).

e) Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne, Parties aux Accords de Bratislava (Regensburg, 6-13 septembre 1970).

f) Conférence internationale sur les questions théoriques et scientifiques des perspectives de l'exploitation des voies navigables (Roussé, 20-24 octobre 1970).

g) Quatorzième session du Groupe de travail des transports par voie navigable de la CEE de l'ONU (Genève, 23-26 novembre 1970).

h) Exposition et Conférence internationales des cartes des transports (Budapest, 3-7 décembre 1970).

i) Trentième session du Comité des transports intérieurs de la CEE de l'ONU (Genève, 1-5 février 1971).

Les rapports sur la participation des fonctionnaires aux dites réunions ont été diffusés aux pays membres de la Commission.

La XXVIII^e session a constaté l'opportunité de ce que le statut de membre collectif de la Commission du Danube au sein de l'AIPCN soit modifié en statut accordé, dans le cadre de cette Organisation, aux Gouvernements, et a approuvé la manière proposée par le groupe de travail pour la solution de cette question (doc. CD/SES 28/31).

Après avoir examiné la demande de la Commission du Danube concernant la modification de son statut au sein de l'AIPCN, exposée dans la lettre du Président et du Secrétaire de la Commission du Danube en date du 17 mai 1970, l'Assemblée générale de la Commission Internationale Permanente, tenue à Lisbonne le 19 mai 1970, a ratifié le statut de la Commission du Danube au titre de membre assimilé aux gouvernements (lettre du Président de l'AIPCN en date du 9 juin 1970, N^o 19/2798 (DB)).

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

Le Secrétariat a donné suite aux demandes de publications de la Commission qui lui ont été adressées par des organisations internationales et a consulté les institutions compétentes de certains pays danubiens pour préciser les données statistiques et les documentations en matière de cartographie, de radiocommunications, de radar et autres.

Point 40 - Dresser le projet de budget de la Commission du Danube pour 1971.

Le projet de budget pour 1971, ainsi que la note explicative et le projet de devis des dépenses ont été préparés et, en janvier 1971, diffusés à tous les pays membres de la Commission (doc. CD/SES 29/4).

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

Le projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1971 à mars 1972 a été préparé et, en janvier 1971, diffusé à tous les pays danubiens (doc. CD/SES 29/2).

BUDGET DE LA COMMISSION DU DANUBE
POUR 1971

RECETTES		(en forints)		DEPENSES
1.	Versements des Etats danubiens au budget de la Commission du Danube: 760.000 x 7	5,320.000		Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel
2.	Solde transitoire au 1.1.1971 ...	128.063		Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel
3.	Autres recettes	45.637		Frais d'administration
	a) Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	16.000		Missions et déplacements ...
	b) Intérêts des comptes en banque	4.637		Edition des publications de la Commission
	c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission	25.000		Déroulement et service de la session et des réunions
				Acquisition de livres
				Acquisition d'objets d'inventaire
				Acquisition de vêtements de travail
				Service médical
				Frais de représentation
				Fonds culturel
				Versements aux organisations internationales
				TOTAL
				5,493.700

DEVIS DES DEPENSES
DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1971

<u>ARTICLE PREMIER -</u>		<u>Forints</u>
Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel		2,477.800
1) Appointements de base	1,844.400	
2) Primes linguistiques	141.800	
3) Primes pour ancienneté de service	326.600	
4) Allocations pour enfants	165.000	
 <u>ARTICLE II -</u>		
Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel		632.900
1) Appointements de base	567.700	
2) Assurances sociales	65.200	
 <u>ARTICLE III -</u>		
Frais d'administration		1,384.300
1) Fournitures de bureau et de dessin technique	7.000	
2) Imprimés	1.000	
3) Poste et téléphone	95.000	
4) Loyers	948.000	
5) Chauffage	88.000	
6) Electricité et gaz	45.000	
7) Entretien des immeubles	35.000	
8) Réparation des immeubles	50.000	
9) Réparation des objets d'inventaire	20.000	

10) Acquisition d'objets d'inventaire de petite valeur	3.000
11) Entretien et réparation des au- tomobiles	80.000
12) Assurance des biens	12.300

ARTICLE IV -

Missions et déplacements 178.900

Missions

1) Frais de voyage	45.000
2) Allocations journalières	45.000
3) Frais de logement	32.900

Déplacements

4) Paiement de subsides et de congés	12.000
5) Frais de voyage	3.000
6) Allocation journalière	1.000

Congés

7) Frais de voyage des fonction- naires partant en congé	40.000
---	--------

ARTICLE V -

Edition des publications de la Commission ... 536.000

ARTICLE VI -

Service et déroulement de la session et des
réunions 60.000

ARTICLE VII -

Achat de livres et de publications périodiques .. 10.000

ARTICLE VIII -

Achat de divers objets d'inventaire 55.000

ARTICLE IX -

Achat de vêtements de travail 14.000

ARTICLE X -

Service médical	90.200
1) Versements pour soins médicaux ...	13.200
2) Subsidés pour traitement médical ...	77.000

ARTICLE XI -

Frais de représentation, primes et imprévus	25.000
--	--------

ARTICLE XII -

Fonds culturel	25.000
----------------------	--------

ARTICLE XIII -

Versements aux organisations internationales	4.600
---	-------

R A P P O R T

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
(10 - 20 novembre 1970)

La réunion d'experts des pays danubiens en question de navigation, avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications, tenue en vertu du point 8 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971, s'est déroulée du 10 au 20 novembre 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 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 un représentant de l'Union Internationale des Télécommunications.

De la part de l'Appareil de la Commission du Danube, ont pris part aux travaux de la réunion MM. Kapikraian, Simeonov, Christ, Termačić, Patrichi, Goda, Hanusek, Rumenčić, Todorov, Wolfzettel.

La réunion a été ouverte par le Président de la Commission du Danube, M. Dr Enderl, qui, dans son allocution, a souligné l'importance des questions qui seront examinées par la réunion et dont la solution contribuera sans aucun doute à la poursuite de l'amélioration des conditions de la navigation danubienne.

Les entreprises de navigation danubienne utilisant de plus en plus sur leurs bâtiments des techniques de navigation modernes, il s'est

avéré nécessaire - dit M. Enderl - d'élaborer deux projets de Recommandations relatives aux questions de la navigation à l'aide du radar, ainsi qu'un projet de Codes, et de traiter en outre des questions de l'utilisation des voies pour les communications sur ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube. Par ailleurs, il a fait remarquer que l'accélération de la parution d'un nouvel indicateur kilométrique, qui est un ouvrage de référence de grande valeur pour les bateliers, constituait également un problème important.

Le Président de la Commission du Danube a indiqué qu'il serait désirable que, dans la mesure du possible, la réunion d'experts achève son travail sur les projets en question afin que ceux-ci puissent être soumis à l'examen de la session. Il a également souligné l'importance de l'adoption du schéma de l'indicateur kilométrique, ce qui permettrait à l'Appareil de poursuivre son travail sur l'indicateur et d'en assurer la parution dans le plus bref délai possible.

En conclusion, le Président a exprimé sa certitude que grâce à la présence d'experts hautement qualifiés et très versés dans la matière à traiter, la réunion mènera à bonne fin la tâche que lui a confiée la XXVIII^e session.

La réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Examen du projet de Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube*.
2. 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*.
3. Examen du schéma d'un nouvel Indicateur kilométrique du Danube*.
4. Examen du projet de Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube*.
5. Examen de la question de l'utilisation des voies pour les communications sur ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube.

Sur la proposition du Président de la Commission du Danube, M. Enderl, soutenue par M. Vladiković, expert yougoslave, M. Bannov, expert de l'Union Soviétique a été élu président de la réunion d'ex-

* Voir page 387

perts; sur la proposition de M. Fekete, Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, soutenue par M. Chtchepotine, expert de l'Union Soviétique, M. Zahradniček, expert tchécoslovaque, a été élu vice-président de la réunion.

I.

Lors de l'examen du projet de Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube, la réunion a convenu d'y apporter les amendements suivants:

Section 1 - Biffer le titre et intituler cette section "Introduction".

Point 1.4 - A libeller comme suit:

"La fréquence d'émission de l'appareil doit être choisie dans la bande de fréquences de 9 GHz, répondant aux prescriptions du Règlement international des radiocommunications en vigueur. L'utilisation d'autres fréquences prévues pour la navigation par le Règlement international des radiocommunications est également admise."

Point 1.6.1 - Ajouter un nouvel alinéa libellé comme suit:

"Pour les appareils des menues embarcations ou des bateaux spéciaux on peut utiliser des tubes dont le diamètre utile est inférieur à 270 mm."

Point 1.9.1 - (troisième alinéa) - A libeller comme suit:

"La durée de mise en état de l'appareil doit être aussi courte que possible et ne doit pas dépasser 5 minutes."

Section 2 - Biffer dans le titre les mots "et nautiques"; dans le texte russe remplacer le mot "величину" par "скорость".

Point 2.1 - Libeller le premier alinéa comme suit:

"L'indicateur de giration doit permettre de mesurer avec précision les vitesses maximales de giration, en cours de route et pendant les manoeuvres du bâtiment."

Les autres points des sections 1 et 2 n'ont pas été modifiés.

Annexe - Biffer dans tous les points le chiffre "3".

Titre - A libeller comme suit:

"Conditions de mesure des principaux paramètres techniques des appareils-radar utilisés sur le Danube."

Point 3 - troisième alinéa, après les mots "sous points 1.1, 1.2 et 1.5", ajouter les mots "des présentes Recommandations";

- quatrième alinéa, après les mots "sous points 1.1 et 1.2", ajouter les mots "des présentes Recommandations".

Point 4 - Dans le premier alinéa, ajouter après les mots "sous points 1.1 et 1.2" les mots "des présentes Recommandations".

Point 6 - Dans le premier alinéa, remplacer les mots "sous point 2.1" par "sous point 1".

Point 7 - (deuxième alinéa) - Après les mots "auprès des valeurs" ajouter le mot "moyennes".

A l'issue de l'examen du projet de Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube, la réunion d'experts a jugé indiqué de soumettre le projet amendé à l'approbation de la XXIX^e session de la Commission.

Les experts de l'Union Soviétique ont exprimé le vœu que soit prévue l'élaboration de méthodes simples de mesure des principaux paramètres suivants des appareils-radar:

- Portée minimum
- Portée maximum
- Pouvoir discriminateur en distance
- Pouvoir discriminateur angulaire
- Précision de la mesure en distance
- Précision de la mesure en direction (en gisement)

II.

Au cours des débats sur le projet de Recommandations relatives aux types optima des réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage du Danube, la réunion a convenu d'y apporter les amendements suivants:

Point 1.1 - (dernier alinéa) - Libeller la dernière phrase de cet alinéa comme suit:

"Cet objectif peut être atteint par l'utilisation, sur les signaux de balisage, de réflecteurs-radar (réflecteur angulaire) de construction correspondante et unifiée."

Point 1.2.1 - Amendement de rédaction dans le texte russe au 1^{er} alinéa.

- Deuxième alinéa - Commencer la phrase comme suit:

"Les recommandations exposées dans cette Instruction concernent..."

Réunir le premier et le deuxième alinéas en un seul.

Point 1.4 - Intituler ce point comme suit:

"Types de réflecteurs-radar recommandés" .

Point 1.4.2.1 - Dans le premier alinéa biffer dans la première et la deuxième phrases le mot "circulaire".

Point 1.4.2.2 - Biffer dans la première et la deuxième phrases le mot "circulaire".

Point 1.4.2.3 - Dans la deuxième et la troisième phrases biffer le mot "circulaire".

Point 1.4.3 - A libeller comme suit:

"Application des matières réfléchissantes sur les réflecteurs"

Les réflecteurs-radar des signaux lumineux peuvent être recouverts de matière réfléchissante, tandis que les réflecteurs-radar des signaux non-lumineux doivent l'être.

La matière réfléchissante doit être appliquée sur les réflecteurs-radar de manière à assurer une bonne réflexion de la lumière sur tous les angles d'éclairage."

Point 1.4.4 - Le premier alinéa reste inchangé, le reste du texte est à libeller comme suit:

"Il convient de tenir compte de ce que la précision du montage des facettes (angles d'incidence de 90°) et la forme des facettes influencent essentiellement l'efficacité des réflecteurs-radar.

Les études dans cette matière indiquent qu'un écart de $0,5^{\circ}$ dans le montage des facettes réduit de 1,5 fois la capacité de réflexion des angles formés par des facettes triangulaires, un écart de 1° la réduit de 6,6 fois, et avec un écart de 2° les angles perdent pratiquement leur capacité de réflexion.

Il est donc recommandé que l'écart admis ne dépasse pas $\pm 1^{\circ}$.

En ce qui concerne l'assemblage des différents éléments du réflecteur, il convient d'appliquer la technologie du collage ou du rivetage au lieu de celle du soudage qui peut causer des déformations.

Pour protéger les réflecteurs-radar contre la corrosion, on peut les recouvrir d'une peinture dont la couleur correspond à celle du signal, mais qui, toutefois, ne diminue pas la capacité de réflexion du signal."

Point 2.2 (texte russe) - Apporter un amendement de rédaction dans le troisième alinéa.

Remplacer les alinéas qui suivent par le texte suivant:

"Toutefois, bien que fort simple, le balisage par des signaux doublés présente des inconvénients tels que le déplacement éventuel d'un des deux signaux, des difficultés techniques, des dépenses supplémentaires, et d'autres encore.

Pour les raisons susmentionnées, il est recommandé de placer sur les deux rives des signaux isolés. Dans certains cas, pour éviter que les bateliers ne soient induits en erreur, un signal correspondant sera également placé sur la rive opposée."

Point 2.3 - (premier alinéa) - Ajouter dans la première phrase, après le mot "artificiels" les mots "ainsi que sur les signaux côtiers".

Biffer la deuxième phrase.

Libeller le deuxième alinéa comme suit:

"La détection d'un signal côtier sur l'écran du radar n'est possible que si un signal flottant muni d'un réflecteur-radar est placé dans sa proximité immédiate (tout près de la rive et du signal côtier)."

Point 2.4.2 - (deuxième alinéa) - Dans la deuxième phrase, remplacer les mots "doit être d'au moins 15 m" par "doit être telle que le point du réflecteur-radar puisse apparaître clairement sur l'écran (approximativement 15 m)."

Point 2.6 - Libeller le troisième alinéa comme suit:

"Pour baliser les digues longitudinales et d'autres ouvrages de régularisation situés à proximité du chenal, il est opportun d'installer, au lieu de réflecteurs flottants, des réflecteurs montés sur des pieux, vu que ceux-ci ne sont pas exposés au danger d'être déplacés."

Biffer les autres alinéas de ce point.

Point 3.2 - Ajouter un nouvel alinéa libellé comme suit:

"Toutefois, les câbles des bacs ne doivent pas être balisés."

Après avoir examiné les croquis des réflecteurs-radar, la réunion a chargé l'Appareil de la Commission d'y apporter les corrections suivantes:

Croquis N^o 2 - Augmenter les dimensions de la base à 600-650 mm.

Croquis N^o 3 - Le diamètre des plaques circulaires verticales doit être de 800 mm et la hauteur du signal, de 750 mm.

Section 4 - A supprimer.

Lors de l'examen de cette section, la réunion a convenu de l'exclure du projet de Recommandations; l'étude du problème traité étant prévue par le point 9 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971, elle estime que le contenu de cette section servira à l'Appareil pour la préparation de l'Information qu'il doit élaborer en vertu du plan de travail.

A l'issue de l'examen du projet de Recommandations relatives aux types de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage du Danube, la réunion d'experts a jugé indiqué de soumettre le projet amendé à l'approbation de la XXIX^e session.

III.

La réunion d'experts a examiné le schéma de l'Indicateur kilométrique préparé par l'Appareil de la Commission et y a apporté les amendements suivants:

Partie première -

Point 1.3 - La réunion a proposé d'inclure également, outre les schémas des ponts, les schémas des écluses et des hivernages.

Point 1.5 - A biffer .

Points 1.8 et 1.9 - A transférer dans la deuxième partie .

Deuxième partie -

Point 2.1 - Les experts de l'Autriche et de la Yougoslavie ont communiqué qu'ils étaient d'accord d'inclure ce point dans la publication à condition que la Partie première soit éditée séparément .

Point 2.2 - La réunion a estimé utile que dans la colonne 3 du tableau on indique également la rive .

Point 2.3 - Les experts yougoslaves ont communiqué qu'ils étaient d'accord avec l'inclusion de ce point, à condition que la Partie première soit éditée séparément .

Point 2.10 - A biffer .

Point 2.13 - Ajouter à la fin du titre les mots "en 1970" .

Dans les colonnes 10 et 11 du tableau, remplacer les chiffres respectifs 4 et 5 par 5 et 6; biffer les colonnes 14 et 16 .

Point 2.14 - A libeller comme suit:

"Aspects et signification des signaux utilisés par les stations de signalisation"; supprimer le tableau .

Ajouter après le point 2.15, un nouveau point libellé comme suit

"Entreprises de navigation des pays danubiens disposant de bâtiments de navigation internationale et agences de ces entreprises ."

Point 2.16 - A libeller comme suit:

"Prescriptions portant sur les obligations incombant aux bateaux en cas d'avarie"; transférer ce point dans la Troisième partie .

Points 2.17, 2.18, 2.20 et 2.21 - A biffer .

Point 2.22 - A libeller comme suit:

"Extraits des règles sanitaires et douanières"; transférer ce point dans la Troisième partie .

Troisième partie -

Libeller comme suit le titre de cette partie:

"Extraits des documents de la Commission du Danube en vigueur."

A l'issue de l'examen du schéma de l'Indicateur kilométrique, la réunion d'experts a jugé indiqué de le soumettre, avec les amendements qui y ont été apportés, à l'approbation de la XXIX^e session.

Les experts ont exprimé le voeu que, pour des raisons d'ordre pratique, l'Indicateur kilométrique soit édité en deux tomes.

Sous ce rapport, ils ont souligné que le premier tome (Partie première) de l'Indicateur kilométrique devait être publié dans le plus bref délai possible.

Par ailleurs, la réunion d'experts a fait part de son désir que l'Appareil de la Commission recueille auprès des autorités compétentes des pays danubiens les données dont il ne dispose pas encore pour l'entier schéma d'Indicateur kilométrique qui a été examiné, afin que le deuxième tome (Deuxième et Troisième parties) puisse paraître en temps utile.

En ce qui concerne le mode de publication, le tirage et le nom à donner à l'ouvrage, la réunion a jugé indiqué que ces questions soient examinées par le groupe de travail qui sera formé à la session.

IV.

La réunion d'experts a examiné le projet de Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube et y a apporté les amendements suivants:

Introduction - A transférer à la page 6, avant la Section I, et à intituler comme suit:

"Mode d'utilisation des signaux du Code"

Après le deuxième alinéa, ajouter le texte suivant:

"Les signaux utilisés dans les présents Codes se composent:

a) de signaux d'une seule lettre, servant comme règle générale pour les messages d'une extrême urgence ou importance, ou d'usage courant;

b) de signaux de deux lettres, destinés à fournir des moyens de communiquer afin d'assurer la sécurité de la navigation, en particulier lorsque des difficultés de langue se produisent."

Ajouter le texte suivant après l'alinéa qui commence par "HY 8. 1397.1024.733":

"Exemple d'épellation du message ci-dessus transmis par radio-téléphonie:

HO TELL YANG KI OK-TOH-EIT STOP OU-NAH-OUANN TÉ-RAH -TRI
NO-VE-NAI-NEU SET-TE-SEV'N STOP OU-NAH-OUANN NAH-DAH-ZE
-ROH BIS-SO-TOU KAR-TE-FO-EUR STOP SET-TE-SEV'N ' TÉ-RAH-
TRI TÉ-RAH-TRI."

Après l'alinéa qui commence par les mots:"La vitesse en km/h ...", ajouter un nouvel alinéa libellé comme suit:

"Sur le secteur maritime du Danube également, les distances et les vitesses sont exprimées en km; les milles doivent donc être convertis en km avant la transmission du signal correspondant."

Table d'épellation - A mettre en harmonie avec l'Appendice 16 du Règlement des radiocommunications.

Placer la liste des signaux d'une lettre après la section "Mode d'utilisation des signaux du Code".

Intituler la première partie "Signaux de codes établis sur la base du Code international des signaux (INTERCO)."

Texte des signaux de codes (INTERCO) -

Page 11 (texte français) - DW 1 - Remplacer "Un bâtiment..." par "Le bâtiment..."

Page 19 - Libeller comme suit le dernier texte de la section "Echouage - Echouement":

"Le bâtiment (chaland) jeté à la rive ou
échoué au km ... demande assistance CI"

Page 36 (texte français) - Remplacer "SO 8" par "SO 3".

Page 39 (texte français) - VQ - A libeller comme suit:

"J'ai rencontré des glaces (ou il y a des glaces dans ma région) recouvrant les ...% de la surface et ayant une épaisseur de ... cm".

Page 41 (texte russe) - Corriger "UB" en "VB".

Tableaux complétifs - Intituler les tableaux comme suit:

"Tableau I - "Moyens de communiquer"

Tableau II - "Assistance - Approvisionnement"

Tableau III - "Direction"

Compléter comme suit le Tableau I:

"10 Radiotélégraphie sur la fréquence 4474 kHz

11 Radiotéléphonie sur la fréquence 4474 kHz"

Observation d'ordre général

Chaque nouveau groupe de codes doit être indiqué à gauche, sans chiffre, même s'il n'est pas accompagné de texte.

Signaux de code extraits du Règlement des radiocommunications -

A intituler comme suit:

"Signaux de code se rapportant à la procédure des radiocommunications, établis sur la base du Règlement international des radiocommunications, édition de 1968."

Ajouter le texte suivant avant la Section I:

"Mode d'utilisation des signaux du Code.

On peut donner un sens affirmatif ou négatif à certaines abréviations du code Q en transmettant, immédiatement après l'abréviation, la lettre C ou les lettres NO (en radiotéléphonie, mot de code CHARLIE ou prononciation NO).

La signification des abréviations du code Q peut être étendue ou complétée par l'adjonction appropriée d'autres abréviations, d'indicatifs d'appel, de noms de lieux, de chiffres, de numéros, etc. Les espaces en blanc contenus entre parenthèses correspondent à des indications facultatives. Ces indications sont transmises dans l'ordre où elles se trouvent dans le texte des tables ci-après.

Les abréviations du code Q prennent la forme de questions quand elles sont suivies d'un point d'interrogation en radiotélégraphie et de RQ (ROMEO QUEBEC) en radiotéléphonie. Quand une abréviation employée comme question est suivie d'indications additionnelles ou complémentaires, il convient de placer le point d'interrogation ou l'abréviation RQ après ces indications.

Les abréviations du code Q qui comportent plusieurs significations numérotées sont suivies du numéro approprié qui précise le sens choisi. Ce numéro est transmis immédiatement après l'abréviation."

Page 48 - Ajouter, après l'abréviation "QOF", les abréviations suivantes:

"QOL - Pouvez-vous communiquer en radiotélégraphie (4474 kHz)?
Je peux communiquer en radiotélégraphie (4474 kHz).

QOM - Pouvez-vous communiquer en radiotéléphonie (4474 kHz)?
Je peux communiquer en radiotéléphonie (4474 kHz)."

Page 49 -

QRF - Biffer dans la réponse "Retournez à ... (lieu ou km)."

QTH - Dans le texte russe, remplacer le mot "местоположение" par "местонахождение".

Page 55 -

SP - Donner la définition suivante à cette abréviation:
"Période de silence".

Au cours des débats sur l'abréviation SP, la réunion a exprimé le désir d'examiner dans l'avenir, à une des réunions d'experts, l'utilité d'introduire une abréviation pour la période de silence dans le service des radiocommunications sur le Danube.

La réunion a exprimé le voeu que, lors de la préparation du nouveau projet de Codes comprenant les amendements adoptés, l'Appareil de la Commission dresse également une table des matières et un index alphabétique des mots-clés.

A l'issue de l'examen du projet de Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube, la réunion a jugé indiqué de soumettre le projet de Codes amendé à l'approbation de la XXIX^e session.

V.

La réunion a débattu la question de l'utilisation des voies sur ondes métriques dans le service international radiotéléphonique sur le Danube, et propose de réserver à cette fin les fréquences suivantes, lesquelles ont été concertées, en principe, par les administrations de télécommunications des pays danubiens.

N ^o des voies	Fréquences d'émission (MHz)		Destination
	Station de bâtiment	Station côtière	
10 simplex	156, 50		Liaison bâtiment-bâtiment
13 simplex	156, 65	156, 65	Opérations portuaires Liaison bâtiment-rive
16 simplex	156, 80	156, 80	Appel et sécurité
20 duplex	157, 00	161, 60	Opérations portuaires Liaison bâtiment-rive
22 duplex	157, 10	161, 70	" - "
26 duplex	157, 30	161, 90	Correspondance publique
27 duplex	157, 35	161, 95	" - "

La réunion a jugé indiqué de soumettre à l'approbation de la XXIX^e session de la Commission du Danube les fréquences indiquées ci-haut pour que celles-ci soient utilisées dans la mesure des possibilités et des besoins dans le service international radiotéléphonique sur ondes métriques sur le Danube.

Sous ce rapport, la réunion a fait remarquer qu'au début le service international radiotéléphonique sur ondes métriques devait avoir recours aux liaisons simplex (voies 10, 13 et 16).

Par ailleurs, considérant que plusieurs conférences internationales sur des questions de radiocommunications ont été tenues depuis l'année 1965 - quand ont été adoptées les Recommandations relatives au service des radiocommunications sur le Danube -, et que de nouvelles dispositions ont aussi été adoptées dans ce domaine au sein de la Commission du Danube, la réunion d'experts a exprimé le voeu que la XXIX^e session de la Commission du Danube prévoie dans le plan de

travail pour la prochaine période le rassemblement et la synthèse des propositions des pays danubiens en ce qui concerne l'introduction des amendements et modifications nécessaires dans lesdites Recommandations, en vue d'un examen ultérieur de cette question dans le cadre d'une réunion d'experts.

*

* *

Le présent rapport sera soumis à l'examen de la XXIX^e session.

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays danubiens
pour les questions hydrométéorologiques et techniques

(27-31 octobre 1970)

La réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques, convoquée en vertu de la décision de la XXVIII^e session de la Commission du Danube, s'est déroulée du 27 au 31 octobre 1970, 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, ainsi que des experts du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne et un représentant de l'Organisation Météorologique Mondiale.

De la part de l'Appareil de la Commission, aux travaux de la réunion ont pris part MM. Kapikraian, Simeonov, Goda, Patrichi, Rumenčić, Mateescu, Mitiev, Mme Remišova, MM. Antos et Iványi.

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 que revêt l'élaboration des nouvelles Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques sur le Danube et des Recommandations pour la précision des données sur les débits d'eau, et a souligné aussi la valeur que présentera pour la navigation l'Album des courbes du Danube en voie de préparation. Par la même occasion, M. Kapi-

kraian a salué le Représentant de l'Organisation Météorologique Mondiale, M. Palas, et a relevé la coopération étroite et fructueuse qui existe entre l'Organisation Météorologique Mondiale et la Commission du Danube.

Au nom du Secrétaire général de l'Organisation Météorologique Mondiale, M. Palas a remercié la Commission du Danube pour l'invitation étendue à son Organisation à participer à la réunion.

Il a mentionné l'étroite collaboration existant entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale dans les domaines de l'hydrométéorologie, et a souligné l'intérêt de sa poursuite pour le bénéfice de l'hydrométéorologie opérationnelle dont l'Organisation Météorologique Mondiale est principalement responsable.

Sur proposition de M. Baranyi (Hongrie), soutenue par M. Marković (Yougoslavie), M. Afanassiev (Union Soviétique) a été élu président de la réunion.

Se basant sur la décision de la XXVIII^e session de la Commission, la réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Examen du projet de Recommandations relatives à la poursuite de la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube.*
2. 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.*
3. Examen du schéma de l'Album des courbes du Danube.*

I.

Lors de l'examen du point 1 de l'ordre du jour, la réunion d'experts s'est basée sur la documentation suivante préparée par l'Appareil de la Commission:

- Projet de Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube.

* Se trouve dans les archives de la Commission.

- Information résumant les avis des autorités compétentes des pays danubiens au sujet du nouveau projet de Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube.

A l'issue de l'examen détaillé du projet de Recommandations, la réunion est convenue de ce qui suit:

Introduction - Pas de modification.

§ 1 et 2 - Sans modification.

Au cours de l'examen du § 2, les experts de l'Autriche ont fait remarquer que les méthodes adoptées dans leur pays pour la réalisation des observations hydrologiques, pour le jaugeage du débit d'eau, ainsi que pour le traitement des données, correspondent à celles proposées dans le projet de Recommandations. Les observations du niveau à toutes les stations hydrométriques autrichiennes énumérées dans le projet s'effectuent à l'aide de limnigraphes. En outre, les niveaux d'eau enregistrés aux échelles de l'Inn et du Danube sont télécommuniqués à Linz et à Vienne par téléscripneur.

§ 3 - Dans le 2^{ème} alinéa ajouter "-8" après le chiffre 7.

§ 4 - A transférer dans la section 1.1 - Dépouillement des données d'observation des niveaux d'eau.

§ 5 - Ajouter à la fin du premier alinéa les mots: "qui figure dans les publications correspondantes".

§ 6 et 7 - Sans modification.

§ 8 - A la fin de l'alinéa, modifier l'indice "± 5-10%" en "± 5%".

§ 9 - Sans modification.

Ajouter après le paragraphe 9, deux nouveaux paragraphes libellés comme suit:

"§ - Sur les secteurs limitrophes du fleuve, les organes compétents des pays danubiens procèdent régulièrement à des jaugeages du débit effectués en commun, afin d'obtenir des données confrontables."

"§ - Sur les secteurs régularisés du fleuve, des jaugeages de contrôle sont à effectuer afin de déterminer les débits d'eau passant à travers les éléments des centrales hydrauliques."

Section 2.1 - Biffer dans le titre les mots: "et extrapolation".

§ 10 - Ajouter aux explications à la formule:

"n = nombre de jaugeages".

§ 11 - Sans modification.

Lors de l'examen des paragraphes traitant de la variabilité et de l'extrapolation des courbes de débit d'eau, la réunion a jugé utile de répartir les paragraphes 12 à 17 en les sections suivantes:

2.2 - Extrapolation de la courbe des débits d'eau (§ 17 du projet).

2.3 - Variabilité de la courbe des débits d'eau (§ 12 à 16 du projet).

§ 12 à 15 - Sans modification.

Lors de la discussion sur le § 13, les experts de l'Autriche ont fait remarquer que sur le secteur autrichien du Danube on n'a pas observé d'élévation du niveau par suite du recouvrement du lit par des plantes aquatiques.

§ 16 - Libeller les 3^{ème} et 4^{ème} alinéas comme suit:

"En hiver, quand il y a présence de glaces, on effectue les jaugeages de débit nécessaires pour construire la courbe K_{hiv} dans le temps, à savoir la courbe:

$$K_{hiv} = Q_{hiv} / Q_{crb} "$$

et ensuite, comme dans le texte.

§ 17 et 18 - Sans modification.

§ 19 - A la fin du 2^{ème} alinéa, modifier l'indice "+ 5-10%" en "+ 5%".

§ 20 à 23 - Sans modification.

§ 24 - Biffer le dernier alinéa.

§ 25 - Sans modification.

§ 26 - Dans le 5^{ème} alinéa, après les mots "doit être calculé", ajouter "à des fins pratiques".

Dans la formule, au dénominateur, remplacer "n" par "n-1".

§ 27 - Modifier la formule comme suit:

$$\sigma_{y'} = \sqrt{\frac{\sum \delta^2}{n-1}}$$

§ 28 - A libeller comme suit:

"Seuil - Le seuil est une formation caractéristique du relief du fond, qui résulte du dépôt des alluvions dans le lit.

L'étude des seuils est importante du point de vue de la navigation, car la formation de seuils lui crée des difficultés.

Pour pouvoir étudier les conditions de la formation et de la modification des seuils, il est nécessaire de disposer de données d'observation sur les éléments du courant, de la déformation du lit, sur les alluvions en suspension et les alluvions de fond."

§ 29 à 32 - Sans modification.

§ 33 - Modifier comme suit la 2^{ème} phrase du dernier alinéa:

"... Les valeurs journalières de la turbidité sont déterminées à l'aide des échantillons prélevés toutes les 24 heures, les valeurs moyennes décadaires sont calculées ensuite sur la base des données journalières."

§ 34 à 39 - Sans modification.

Lors des débats sur le § 39, les experts de l'Autriche ont fait remarquer que l'observation de la direction du courant, prévue dans ce paragraphe, est d'une grande importance pour les secteurs du Bas-Danube, mais non pour le secteur autrichien.

Sur le Haut-Danube, où la largeur du lit des basses eaux correspond, en général, à plus de la moitié de la largeur du lit des eaux moyennes, la direction du courant est influencée par les ouvrages pour eaux moyennes. La mesure de la direction du courant et des déformations dans le lit ne donnerait que des valeurs théoriques qui, même en cas de profondeurs égales, seraient différentes à des moments différents. La direction de courant principale peut être considérée constante.

§ 40 - A libeller comme suit:

"Les phénomènes de glaces apparaissant sur les fleuves qui gèlent en hiver entravent la navigation et réduisent la durée de la saison

de navigation. Les facteurs qui influent sur l'apparition des glaces sont fort complexes et dépendent, en premier lieu, de l'échange thermique entre l'eau et l'atmosphère. L'étude de ces facteurs est surtout nécessaire pour l'élaboration des prévisions de glaces qui permettent à la navigation de profiter dans la mesure du possible de la période sans glace et d'augmenter la sécurité de la navigation."

§ 41 - Biffer le dernier alinéa.

§ 42 - Sans modification.

§ 43 - Biffer les termes suivants:

"Neige à eau, formations circulaires, glaçons, plaques de glaces, eau sur la glace, glace de printemps, neige gelée, la glace devient foncée, charriage de glace (d'automne), débâcle (de printemps)."

En ce qui concerne le terme "glace de sorbet", il a été convenu de modifier le 3^{ème} alinéa de la définition de ce terme et de le libeller comme suit:

"Le degré de densité du charriage de sorbet est à indiquer selon un système composé de trois groupes".

Biffer les points 1, 2, 3 à cette définition.

Formuler comme suit la définition au terme "charriage":

"Charriage de glace: glaces flottantes et champ de glaces. Il convient de faire une distinction entre le charriage de glaces avant la prise du fleuve et le charriage de glaces après la prise du fleuve, quand ce dernier phénomène se produit.

Le degré de densité du charriage de glaces est à indiquer selon un système composé de dix groupes".

Biffer les points 1, 2, 3 à cette définition.

§ 44 - Modifier comme suit la rédaction du point e):

"e) - l'embâcle et les niveaux d'eau pendant l'embâcle."

Libeller de la manière suivante l'alinéa qui suit:

"L'établissement des prévisions est fondé sur l'équation du bilan thermique de la lame d'eau superficielle; pour dresser cette équation, on se sert des données hydrologiques et météorologiques, des prévisions du temps (prévisions à courte échéance du gel), de même que des données

sur l'état de la couche de glace (prévisions à courte échéance sur la rupture et l'épaisseur de la couche de glace et sur l'embâcle), ainsi que des caractéristiques des processus atmosphériques (prévisions à longue échéance)."

§ 45 - Rédiger comme suit le 2^{ème} alinéa:

"Afin d'assurer une méthode uniforme pour l'observation météorologique aux fins de la navigation et pour le traitement des données relatives aux phénomènes susmentionnés, et pour que ces données puissent aussi servir à la formulation des prévisions hydrologiques, il est recommandé d'utiliser les guides des pratiques de l'Organisation Météorologique Mondiale (Guide des instruments et des observations météorologiques - OMM - N^o 8-Tp.3 et Guide des pratiques hydrométéorologiques - OMM - N^o 168-Tp.82), et, en cas de nécessité, de réaliser l'échange des informations nécessaires".

§ 46 - Sans modification.

§ 47 - A libeller comme suit:

"Les données précisant les coordonnées des courbes des débits d'eau pour l'année écoulée à divers points du Danube - indiqués dans la liste des stations hydrométriques - ne sont envoyées à tous les pays danubiens et à l'Appareil de la Commission (par poste, à la fin du premier trimestre de l'année en cours), que lorsque les courbes du débit subissent des changements."

§ 48 - Sans modification.

§ 49 - Commencer le texte par les mots: "Les pays danubiens émettent ..."

§ 50 - Sans modification.

§ 51 - Libeller la première phrase comme suit: "Les pays danubiens émettent des bulletins hydrométéorologiques..."

En rapport avec le § 51, les experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne et de l'Autriche ont fait une communication qui figure à l'Annexe 2 au présent rapport.

Annexe N° 1

Tableau N° 1

Apporter les modifications suivantes dans ce tableau:

- a) München I, 187 m, 1.602 kHz, 8^h05 (8^h05); les jours fériés du 15.9. au 30.4, à 8^h15 (en allemand).
- b) Pour la station Petőfi, modifier comme suit l'horaire d'émission: "00^h10".
- c) Pour la station Bucuresti I, modifier comme suit les heures d'émission: Remplacer 13^h50 (14^h50) par 10^h50 (11^h50).

Annexe N° 2

Etablir comme suit le schéma des télégrammes contenant les relevés de niveau effectués une seule fois par jour:

0	0	1	3
hhll	NNNNN	lHHHH	3JJJK
4	5	6	7
4ttTT	5E ₁ E ₁ E ₂ E ₂	6ddSS	7E ₃ E ₃ XX

Modifier en conséquence le numérotage des groupes figurant dans le texte.

Formuler comme suit les textes des groupes 5, 6 et nouveau groupe 7:

"Groupe 5 - Groupe des phénomènes de glaces: 5E₁E₁E₂E₂

où 5 = indice invariable du groupe,

E₁E₁E₂E₂ = phénomènes de glaces sur le fleuve, communiqués d'après la gradation suivante:

La première dizaine (de 00 à 09) caractérise l'état du fleuve avant le charriage:

- 00 = fleuve libre de glaces
- 01 = glace des rives
- 02 = glace cristalline

- O3 = glace de sorbet,
 O4 = charriage venant des affluents qui se jettent dans le Danube à proximité du poste.

La seconde dizaine (de 10 à 19) caractérise le degré de propagation de la glace de sorbet sur la surface d'eau:

- 10 = glace de sorbet flottante recouvrant 1/3 (jusqu'à 30%) de la surface d'eau,
 11 = glace de sorbet flottante recouvrant environ la moitié (40-60%) de la surface d'eau,
 12 = glace de sorbet flottante recouvrant plus de la moitié (70-100%) de la surface d'eau.

La troisième dizaine (de 20 à 29) caractérise l'état du fleuve pendant le charriage:

- | | | | |
|----|---|----------------------------------|---------------------|
| 20 | = | glaces flottantes recouvrant 10% | de la surface d'eau |
| 21 | = | - " - | 20% |
| 22 | = | - " - | 30% |
| 23 | = | - " - | 40% |
| 24 | = | - " - | 50% |
| 25 | = | - " - | 60% |
| 26 | = | - " - | 70% |
| 27 | = | - " - | 80% |
| 28 | = | - " - | 90% |
| 29 | = | - " - | 100% |

La quatrième dizaine (de 30 à 39) caractérise l'état du fleuve pris par les glaces:

- 30 = le fleuve est pris dans la région de la station et libre en amont
 31 = - " - - " - en aval
 32 = le fleuve est libre dans la région de la station et pris en amont
 33 = - " - - " - en aval
 34 = charriage dans la région de la station et prise du fleuve en aval
 35 = prise du fleuve avec trous d'eau
 36 = le fleuve est complètement pris par les glaces
 37 = prise du fleuve avec des entassements.

La cinquième dizaine (de 40 à 49) caractérise l'état du fleuve dans la période de la rupture de la couche de glace:

- 40 = la glace est fondue le long des rives

- 41 = il y a de l'eau sur la glace
- 42 = la glace est inondée
- 43 = trous d'eau dans la couche de glace
- 44 = mouvement de la glace
- 45 = dislocations (zones d'eau) dans la couche de glace
- 46 = débâcle (premier jour de glaces en mouvement sur toute la surface du fleuve)
- 47 = glace brisée artificiellement.

La sixième dizaine (de 50 à 59) caractérise les bouchons de glace et les embâcles:

- 50 = embâcle (bouchon de glace) à la station
- 51 = - " - en aval de la station
- 52 = - " - en amont de la station
- 53 = les dimensions et la position de l'embâcle n'ont pas changé
- 54 = l'embâcle (le bouchon de glace) s'est solidifié et reste à la même place
- 55 = l'embâcle (le bouchon de glace) s'est solidifié et a progressé vers l'amont
- 56 = l'embâcle (le bouchon de glace) s'est solidifié et a progressé vers l'aval
- 57 = l'embâcle (le bouchon de glace) faiblit
- 58 = l'embâcle (le bouchon de glace) est brisé par des explosifs et par d'autres moyens techniques
- 59 = l'embâcle (le bouchon de glace) a été brisé.

La septième dizaine (de 60 à 69) caractérise la situation dans la section de l'embouchure du Danube lorsqu'il n'y a pas de couche de glace unie:

- 60 = glace cassée
- 61 = la glace se tasse (s'est tassée) vers la rive
- 62 = la glace est portée (a été portée) vers la rive
- 63 = bande de glace large jusqu'à 100 m, soudée aux rives
- 64 = bande de glace large de 100 à 500 m, soudée aux rives
- 65 = bande de glace large de plus de 500 m, soudée aux rives

La huitième dizaine (de 70 à 79) caractérise la situation dans la section de l'embouchure du Danube en présence d'une couche de glace unie:

- 70 = fissures dans la couche de glace, en direction générale à travers le fleuve

- 71 = idem, le long du fleuve
- 72 = couche de glace lisse
- 73 = couche de glace avec entassements.

Si la situation des glaces peut être caractérisée par un seul phénomène, les groupes E_1E_1 et E_2E_2 seront remplacés par les mêmes valeurs numériques.

Exemple:

Si le fleuve est complètement pris par les glaces, le groupe 4 sera indiqué comme suit: 53636.

Si la situation des glaces ne peut pas être caractérisée par un seul phénomène, les groupes E_1E_1 et E_2E_2 seront remplacés par des valeurs numériques différentes.

Exemple:

Charriage total et embâcle en aval de la station. Dans ce cas le groupe 4 sera indiqué comme suit: 52951.

Groupe 6 - Groupe de l'épaisseur de la glace: 6ddSS

où 6 = symbole invariable du groupe.

Les données de ce groupe sont transmises pendant la prise du fleuve, le dernier jour de chaque pentade (5, 10, 15, 20, 25) et le dernier jour de chaque mois. Etant donné que pendant les autres jours ce groupe ne figure pas dans le télégramme, il n'a pas de symbole et est toujours placé à la fin du télégramme.

dd = épaisseur de la glace en cm. Si l'épaisseur de la glace est de plus de 99 cm, le groupe dd sera remplacé par des dizaines et des unités, et suivi par le mot "CENT".

SS = hauteur en cm de la couche de neige sur la glace.

Groupe 7 - Groupe de l'épaisseur de la glace de sorbet: E_3E_3XX

où 7 = symbole invariable du groupe

E_3E_3 = présence de sorbet sous la couche de glace, à communiquer suivant la gradation suivante:

OO = pas de sorbet

O1 = le sorbet occupe 1/3 (jusqu'à 30%) de la profondeur

O2 = le sorbet occupe près de la moitié (40-60%) de la profondeur

O3 = le sorbet occupe plus de la moitié (70-100%) de la profondeur."

Dans le schéma des télégrammes contenant les données des relevés de niveau biquotidiens, modifier le groupe ${}^6\text{ddSSE}_3$ en ${}^6\text{6ddSS}$ et ajouter le groupe 7: ${}^7\text{E}_3\text{E}_3\text{XX}$.

Remplacer le tableau N° 2 par le tableau suivant:

Schéma de la disposition des données dans les télégrammes

N° des groupes Espèces de télégrammes :	1	2	3	4	5	6	7
A - Pour les relevés effectués une seule fois par jour (II)	Niveau à 7 h	-	Change- ment du niveau en 24 h	Tempéra- ture de l'eau et de l'air	Phénomè- nes de glaces	Epaisseur de la gla- ce	Epais- seur des glaces de sorbet
B - Pour les relevés biquotidiens (22)	Niveau à 7 h	Niveau à 19 h le jour précédent	Change- ment du niveau en 24 h	Tempéra- ture de l'eau et de l'air	Phénomè- nes de glaces	Epaisseur de la gla- ce	Epais- seur des glaces de sorbet

Annexe N° 3 - Biffer "NNNN" dans la deuxième ligne, sous point B.

Sous point C, ajouter le code de transmission des prévisions garanties à courte échéance (doc. CD/SES 22/37). Le code pour la transmission des prévisions des dates du gel (dégel) du fleuve est à insérer après ce code, sous la lettre D.

Annexe N° 4 - Tableau N° 3 - Insérer la station Medvedov entre les stations Bratislava et Komárno.

Biffer la station Lom.

Tableau N° 4 - Insérer entre les stations Bratislava et Komárno, la station Medvedov avec les signes + + +.

Annexe N° 5 - Libeller le titre de cette annexe comme suit:

"Contenu approximatif du bulletin hydrométéorologique".

Au point 6 - Biffer les mots entre parenthèses.

Annexe N° 6 - Tableau N° 5 - Ajouter dans la colonne 7, après la lettre Y, la lettre M.

Pour la station Rosenheim, mettre le signe "-" dans les colonnes 3, 5 et 6.

Pour les stations Ybbs, Krems et Vienne, modifier dans la 3^{ème} colonne le chiffre "3" en "2".

Pour les stations Engellhartszell et Schwarzholz, mettre le signe "+" dans la 4^{ème} colonne.

Biffer la station Rusovce.

Remplacer le nom de la station Stražov par "Žilina".

Remplacer le nom de la station "Nova Baňa" par "Brehy".

Pour la station Turnu Severin, mettre le signe "+" dans la colonne 4.

Pour les stations Novo Selo, Lom, Oriahovo, Svistov, Roussé, Silistra, remplacer le signe "++" par "+" dans la colonne 5.

Dans la colonne 7, ajouter la lettre "A" pour les stations portant les indices 00001, 00002, 00003, 00101, 00199, 00202, 00228, 00231, 00238, 00405, 00408.

Ajouter la lettre "B" aux stations portant les indices 00008, 00011.

Ajouter la lettre "U" à la station portant l'indice 00101.

Ajouter la lettre "T" aux stations portant les indices 00001, 00002, 00003 et 00101.

Ajouter la lettre "M" pour les stations portant les indices 00101, 00102, 00006, 00007, 00008, 00010, 00011, 00012, 00016, 00022, 00025, 00026, 00027, 00029, 00031, 00032, 00041, 00042, 00043, 00044, 00045, 00046, 00047, 00048, 00049, 00050, 00051, 00052, 00053, 00061, 00062, 00063, 00064, 00065, 00070, 00071, 00072, 00073, 00074, 00075, 00076, 00077, 00078, 00079, 00080, 00082, 00083, 00091, 00093.

Dans la légende, ajouter à la fin "M = Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne".

Au cours de l'examen du tableau 5 de l'Annexe 6, les experts yougoslaves ont fait remarquer qu'en conséquence de l'activité humaine dans le domaine de la régularisation des cours des rivières du bassin du Danube, les données de nombreuses stations hydrométriques ne reflètent plus les anciennes conditions de régime naturel et que, pour cette raison, les autorités compétentes yougoslaves préparent des propositions visant une répartition plus rationnelle des stations du réseau.

Annexe N° 6 - Tableau N° 6 - Préciser comme suit les coordonnées géographiques des stations mesurant les précipitations:

Oberstdorf	$\Psi = 47^{\circ}24'$	
Ulm	$\Psi = 48^{\circ}23'$	$\lambda = 9^{\circ}58'$
Weiden	$\Psi = 49^{\circ}40'$	
Regensburg	$\Psi = 49^{\circ}01'$	
Wendelstein	$\Psi =$ altitude	$= 1832$ m

Biffer les stations: Oravský Podzámok et Malé Bielice.

Dans la colonne 6, ajouter la lettre "H" pour les stations situées en amont du confluent de la Tisza, à l'exclusion des stations Patscherkofel, Krimml, Feuerkogel, Semmering, Bilá pod Konečnou, Prábichl, Lienz, Radenthein, Preitenegg, Toruň, Zornava.

Ajouter à la fin de la légende: "M = Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne".

A l'issue de l'examen du projet de Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube, la réunion d'experts a jugé utile de charger l'Appareil de la Commission d'introduire dans le projet les modifications et les compléments susmentionnés, et de soumettre le projet de Recommandations à l'approbation de la XXIX^e session de la Commission.

II.

Au point 2 de l'ordre du jour, la réunion d'experts a examiné la documentation suivante préparée par l'Appareil de la Commission:

- Projet de Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau.

- Information synthétisant les avis des autorités compétentes des pays danubiens sur le projet de Recommandations susmentionné.

A l'issue d'un examen détaillé du projet de Recommandations, la réunion a convenu d'y apporter les modifications suivantes:

Introduction - Libeller comme suit le 4^{ème} alinéa:

"Les Recommandations traitent des questions liées à la précision des données pour la période de 1941 à 1970, des mesures à prendre pour assurer l'homogénéité des données ainsi que des tâches concrètes à exécuter afin de résoudre définitivement l'ensemble du problème traité. Par ailleurs, les Recommandations prévoient qu'au fur et à mesure de leur mise en application, les autorités compétentes des pays danubiens présentent à l'Appareil de la Commission les résultats de l'analyse et de la mise en harmonie des données sur les débits d'eau pour leur secteur de fleuve, ainsi que pour les secteurs voisins afin de permettre à l'Appareil de la Commission de procéder à une analyse analogue pour tout le parcours du Danube."

§ 1 - Sans modification.

§ 2 - Biffer dans la troisième ligne le mot "toutes".

§ 3 - Remplacer la première phrase par le texte suivant:

"La méthode la plus importante à appliquer dans l'analyse des données pluriannuelles sur les débits d'eau est celle des procédés de calcul des rapports."

Ajouter un point 3, libellé comme suit:

"3. entre les valeurs de débits minima (d'été, mars-octobre, et d'hiver, novembre-février)."

Dans le texte français, modifier dans l'alinéa suivant le mot "Ces" par "Les"; à la fin de cet alinéa ajouter une phrase rédigée comme suit: "Ce cas ne se présente que s'il n'y a pas d'affluent notable qui débouche dans le Danube sur le secteur considéré."

§ 4 et 5 - Sans modification.

§ 6 - A transférer dans le chapitre III, après le paragraphe 14 du projet.

§ 7 - Sans modification.

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

"§ - Si des écarts essentiels se présentent dans les données de débits caractéristiques, l'analyse des débits d'eau journaliers est à effectuer uniquement pour la période dont les données sont à préciser."

§ 8 - Apporter un amendement de rédaction dans le texte russe.

Dans le texte français (2^{ème} ligne) remplacer le mot "préparation" par "construction".

§ 9 - Libeller comme suit le dernier alinéa de la page 5 et le premier alinéa de la page 6:

"Si la somme des débits moyens annuels du profil amont et des affluents ne s'écarte que faiblement du débit dans le profil aval, on peut considérer qu'il a été suffisamment tenu compte de l'affluence latérale sur le secteur considéré.

Dans le cas contraire, il est recommandé de comparer la différence avec le débit calculé pour la superficie de bassin versant non couverte par des mesurages, sur la base de l'expérience acquise dans le domaine des observations. Toutefois, le débit de la superficie non couverte par des mesurages ne doit pas dépasser les 15-20% du débit total du secteur donné."

A la page 6, 2^{ème} alinéa, commencer la 2^{ème} phrase par les mots: "A cette fin, il est recommandé de comparer les valeurs..."

Libeller la dernière phrase du point 3 comme suit:

"Il est nécessaire d'indiquer les premiers facteurs et d'éliminer les raisons du deuxième."

Compléter le point 3 par le texte suivant:

"Une des sources d'erreurs importantes est constituée par l'action des phénomènes de glaces sur les niveaux d'eau. Ces niveaux n'ont aucune correspondance univoque avec les débits, et leur calcul à l'aide de la clé limnimétrique sur la base des mesurages des débits en régime d'écoulement libre donnerait des valeurs éronnées pour les débits d'eau en période d'hiver.

Pour pouvoir corriger la courbe des niveaux enregistrés en période de phénomènes de glaces, il convient de tenir compte du fait qu'à la station donnée les niveaux d'eau n'ont pas subi l'influence des glaces pendant plusieurs années. Les corrections apportées pour le secteur Orșova - confluent du Danube peuvent servir d'exemple dans ce domaine. En analysant l'évolution des glaces et des niveaux journaliers en hiver, à la station Orșova, il a été constaté que pendant la période 1921-1962 il ne s'est jamais formé de bouchon de glace à cette station, et que l'influence des embâcles formés en amont d'Orșova ne s'est fait sentir que rarement (1941/1942, 1946/1947, 1953/1954). Les niveaux journaliers à la station Orșova pour ces quelques années ont été corrigés en tenant compte de la tendance normale de variation des hydrographes. On a également analysé pour toutes les stations hydrométriques les périodes pendant lesquelles les niveaux ont été influencés par les glaces et devaient donc être corrigés. L'analyse est fondée sur la corrélation des niveaux entre deux stations voisines et sur l'étude comparative des écarts établis entre les niveaux relevés en période avec phénomènes de glaces et les niveaux qui ont précédé et ceux qui ont suivi cette période. La correction des niveaux s'effectue à l'aide de la corrélation des niveaux journaliers observés 10-15 jours avant et après la disparition des glaces, afin de pouvoir tenir compte de la phase de régime dans la période respective (hausse ou baisse).

L'Annexe 6 présente la corrélation entre les niveaux aux stations Orșova et Oltenita dans la période du 29.12.1940 au 26.2.1941. Dans la partie supérieure du graphique figure la variation des niveaux pendant cette période de hausse provoquée par les glaces. La correction des niveaux a été faite à l'aide des corrélations établies pour

chaque hiver entre les stations voisines situées entre Orșova et Oltenita et ayant en vue le temps de propagation des débits sur les différentes sections. Cette correction a été vérifiée en se fondant sur celles effectuées pour les stations Zimnicea et Oltenita à l'aide des corrélations directes avec la station Orșova; les erreurs qui se sont présentées n'ont pas dépassé les valeurs de 20-30 cm."

§ 10 - Compléter ce paragraphe par le texte suivant:

"L'analyse des débits moyens journaliers doit être faite en tenant compte du temps de décalage et de transformation des vagues de crues sur le secteur situé entre le profil amont et les affluents et le profil aval du fleuve principal."

§ 11 - Pas de modification.

§ 12 - Remplacer dans la troisième ligne les mots: "tableaux suivants" par "données suivantes".

Ajouter un point c) libellé comme suit:

"c) fréquences des débits d'eau".

§ 13 - Sans modification.

Au début du chapitre III, ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit:

"§ - Les pays présenteront à l'Appareil de la Commission en 1972 les résultats des analyses qu'ils auront faites tant pour leur secteur que pour les secteurs voisins à leur pays.

L'Appareil effectuera en 1973 et en 1974 l'analyse des données reçues pour tout le parcours du Danube."

§ 14 - Libeller la deuxième phrase comme suit:

"Par ailleurs, il est considéré indiqué de procéder, après une analyse préliminaire des données des stations hydrométriques situées sur le territoire du pays donné, à une comparaison des données des stations hydrométriques voisines situées sur les territoires de deux Etats et de faire ensuite l'analyse définitive des données des postes situés sur le territoire national du pays."

§ 15 - Remplacer les mots "En ce qui concerne les analyses des données de débits d'eau pour après 1970, il est recommandé de les effectuer par ..." par les mots "En ce qui concerne les analyses des don-

nées de débits d'eau, il est recommandé de les effectuer par la suite par ..."

Annexe N^o 1 - On entend par débit maximum et débit minimum, les débits moyens journaliers maxima et minima.

Annexes N^{os} 2 et 3 - Sans modification.

Annexe N^o 4 - Il convient d'indiquer sur cette annexe les valeurs des débits moyens annuels, ainsi que les débits spécifiques.

Insérer au bas du graphique une note libellée comme suit:

"Les écarts considérables entre les débits d'eau aux stations Oltenita, Svistov et Silistra pour les mois de janvier et de février résultent des phénomènes de glaces."

Annexe N^o 5 - Donner un exemple pour un secteur de fleuve concret.

La réunion a jugé indiqué d'inclure comme Annexe 6 dans le projet de Recommandations le graphique reçu des autorités compétentes roumaines.

A l'issue de l'examen du point 2 de l'ordre du jour, la réunion d'experts a chargé l'Appareil de la Commission d'introduire dans le projet les modifications exposées plus haut et de soumettre le projet de Recommandations à l'approbation de la XXIX^e session de la Commission.

III.

Au cours de l'examen du point 3 de l'ordre du jour, les experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne et de l'Autriche ont informé la réunion qu'il existe sur leur secteur du Danube un très grand nombre de courbes, et qu'en conséquence, il leur serait difficile de soumettre l'entière documentation à leur sujet. Notant toutefois que le schéma d'album présenté par l'Appareil de la Commission envisage d'inclure pour le Haut-Danube uniquement les données des courbes dont le rayon de courbure est inférieur à 500 m, et tenant compte que la réunion a souligné la grande importance que présenterait pour les bateliers la publication de l'Album des courbes du Danube, ils ont reconnu l'utilité de fournir les données pour leur secteur du Danube.

La réunion d'experts a adopté sans modification le schéma élaboré par l'Appareil de la Commission pour l'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; ce schéma comporte une partie descriptive, un tableau des principaux paramètres des courbes du Danube et le plan schématique d'une courbe.

*
* *
*

Le présent rapport de la réunion d'experts sera soumis à l'examen de la XXIX^e session de la Commission.

Les experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne ont informé que des bulletins hydrométéorologiques pour le Danube ne sont pas publiés dans leur pays car les bateliers ne les recevraient qu'avec un grand retard. Pour cette raison, les renseignements les plus importants sont enregistrés sur une bande magnétique et peuvent être obtenus par téléphone.

Cet enregistrement contient les renseignements suivants:

1. Regensburg - Schwabelweis - niveaux d'eau et tendances de modification (N^o de téléphone: 0941/21046).

Les renseignements sur le niveau d'eau peuvent être obtenus à toute heure du jour ou de la nuit.

2. Niveau d'eau d'après les stations hydrométriques principales situées entre Regensburg et Silistra (N^o de téléphone: 0941/21047).
3. Modification des niveaux en temps de crues et prévisions à courte échéance des niveaux d'après les stations hydrométriques principales entre Regensburg et Passau (N^o de téléphone: 0941/21048).
4. Phénomènes de glaces sur le Danube entre Kelheim et Jochenstein (N^o de téléphone: 0941/21048).

Les renseignements mentionnés sous points 2 et 3 et inscrits sur bande magnétique peuvent être obtenus journalièrement à partir de 8 heures.

En outre, des renseignements sur les précipitations journalières d'après les stations météorologiques principales peuvent être obtenus à partir de 8 heures, par téléphone (N^o 0941/21041). Toutes les données sont transmises en allemand.

Les experts de l'Autriche ont informé la réunion que le service hydrographique autrichien transmet également en langue allemande des données inscrites sur bande magnétique.

Ces renseignements comprennent les données suivantes: niveau d'eau journalier de Regensburg à Sulina; température de l'eau sur le secteur autrichien; prévision des niveaux pour les stations de Linz et Vienne; profondeurs sur les seuils.

Ces renseignements peuvent être obtenus par téléphone chaque jour à partir de 8^h30, sur le N^o Vienne 1718.

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays danubiens
chargée de l'examen des questions statistiques

(15-18 décembre 1970)

La réunion d'experts des pays danubiens pour les questions statistiques, convoquée en vertu du point 32 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971, s'est déroulée du 15 au 18 décembre 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 Tchèqueoslovaque, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie. Y assistaient également des experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne.

De la part de l'Appareil de la Commission, aux travaux de la réunion ont pris part: MM. Kapikraïan, Simeonov, Christ, Hanusek, Voskresensky, Rumenčič, Iványi.

La réunion a été ouverte par le Président de la Commission du Danube, M. Dr Enderl, qui a salué les participants et leur a souhaité du succès dans la solution des problèmes statistiques complexes inscrits à l'ordre du jour de la réunion.

Sur la proposition de M. Malovecký (Tchécoslovaquie), soutenue par M. Vulpe (Roumanie), M. Baransky (Union Soviétique) a été élu président de la réunion.

La réunion a adopté l'ordre du jour présenté et a décidé d'examiner les questions qui y figurent dans l'ordre suivant:

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

La réunion a écouté, pour chaque point de l'ordre du jour, l'exposé du chef de la Section de planification et de statistique.

A l'issue des débats, les experts sont arrivés aux conclusions suivantes:

ad point 1 de l'ordre du jour -

1. La réunion a exprimé son accord avec le projet de formulaire St-3 modifié, proposé par l'Appareil de la Commission pour le rassemblement des données sur les transports en containers, de même qu'avec les indications méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire, en y apportant les amendements suivants:

a) Le titre du formulaire modifié est à libeller comme suit:

"Transports internationaux de marchandises sur le Danube, par pays de chargement et de déchargement".

b) Le total des marchandises transportées entre les pays est à indiquer en milliers de tonnes, et les marchandises transportées par containers, en tonnes. En rapport avec ceci, il convient d'ajouter les mots "en tonnes" dans l'entête des colonnes 2 et 4 du formulaire.

* Se trouve dans les archives.

La réunion a jugé qu'il serait opportun de proposer à la session l'inclusion, dans le Recueil des documents statistiques de la Commission du Danube, de la terminologie à utiliser pour les containers, à savoir:

"Containers - Engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue):

a) ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre un usage répété;

b) spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs moyens de transport;

c) muni de dispositifs, le rendant facile à manipuler, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre;

d) conçu de façon à être facile à remplir et à vider et

e) d'un volume intérieur d'au moins un mètre cube.

Le terme "container" ne couvre ni les emballages usuels ni les véhicules.

Types de containers -

a) Petit container: 1 à 3 m³;

b) Container moyen: plus de 3 m³ et longueur inférieure à 20 pieds (6 m)

c) Grand container: plus de 3 m³ et longueur égale ou supérieure à 20 pieds (6 m)."

2. En résultat de ses débats, la réunion d'experts a jugé qu'il serait opportun de proposer à la session d'approuver le projet du formulaire St-3 modifié et les instructions sur la manière de le remplir, et de recommander que le rassemblement des données sur les transports de marchandises en containers soit commencé à partir du 1^{er} janvier 1971.

ad point 2 de l'ordre du jour -

La réunion d'experts a jugé qu'il serait opportun de recommander à la session d'approuver le projet du formulaire St-2 modifié et les instructions sur la manière de le remplir et de recommander que

le rassemblement des données au sujet des transports de marchandises réalisés par poussage sur le Danube soit commencé à partir du 1^{er} janvier 1971.

ad point 3 de l'ordre du jour -

1. La réunion d'experts a examiné la terminologie et les définitions utilisées pour le relevé des transports internationaux, et est arrivée à la conclusion que les écarts qui se présentent dans les données statistiques relatives aux transports internationaux de marchandises peuvent se produire dans les principaux cas suivants:

- quand un pays relève seulement les marchandises transportées à bord de ses bâtiments nationaux;

- quand le relevé des marchandises entrant dans la catégorie des transports de commerce extérieur en transit combiné n'est pas suffisamment précis;

- quand les marchandises expédiées à la fin de l'année arrivent dans le pays de destination au début de l'année suivante;

- quand les marchandises sont réexpédiées.

2. La réunion d'experts a confirmé que la terminologie statistique et les définitions adoptées au sein de la Commission du Danube sont justes. Toutefois, afin d'assurer une plus grande comparabilité des données rassemblées et publiées dans les Annuaires statistiques, elle recommande à la session d'introduire dans la partie II du Recueil des documents statistiques les termes et définitions suivants:

"a) Pays de chargement: pays danubien où se trouve le port dans lequel la marchandise a été chargée sur un bâtiment pour être acheminée par voie du Danube dans un autre pays danubien ou un pays non danubien.

Pour le pays de chargement, cette cargaison peut constituer une marchandise exportée ou une marchandise de commerce extérieur en transit combiné.

b) Pays de déchargement: pays danubien où se trouve le port où a été déchargée la marchandise arrivée par voie du Danube d'un autre pays danubien ou d'un pays non danubien.

Pour le pays de déchargement, cette cargaison peut constituer une marchandise importée ou une marchandise de commerce extérieur en transit combiné."

3. Pour obtenir un relevé plus exact des marchandises de commerce extérieur en transit combiné, il convient de compléter les indications méthodologiques sur la manière de remplir le formulaire St-3, à savoir:

"a) Les marchandises entrées dans le pays à bord de bâtiments par voie du Danube, et sorties du pays par un autre moyen de transport, sont à enregistrer seulement à l'entrée dans le pays.

b) Les marchandises entrées dans le pays par un moyen de transport autre qu'un bâtiment et sorties du pays à bord d'un bâtiment par voie du Danube, sont à enregistrer seulement à la sortie du pays.

c) Les marchandises entrées dans le pays par voie du Danube à bord de bâtiments, et sorties du pays par voie du Danube à bord de bâtiments après avoir été transbordées, sont à enregistrer tant à l'entrée qu'à la sortie du pays."

4. Dans le but d'obtenir une plus grande comparabilité des données fournies par les pays danubiens, la réunion d'experts recommande de procéder comme suit:

L'Appareil de la Commission analysera les données reçues des autorités compétentes des pays danubiens sur le mouvement des marchandises entre les pays, au courant de l'année, en se fondant sur la recommandation de la réunion d'experts pour les questions statistiques, approuvée par la XXVI^e session.

Si les écarts qui se présentent ne dépassent pas 5%, ou s'ils dépassent 5% mais leur valeur absolue ne dépasse pas 10.000 tonnes, l'Appareil continuera à appliquer le principe selon lequel ce sont les données du pays de chargement qui sont à utiliser.

Si les écarts sont supérieurs aux valeurs susmentionnées, l'Appareil en informera les pays intéressés en leur envoyant des tableaux dans lesquels les données sont ventilées par pays et par ports d'expé-

dition et ports de destination, afin qu'elles puissent être concertées et mises au point sur la base d'une confrontation bilatérale, et renvoyées ensuite à la Commission du Danube.

ad point 4 de l'ordre du jour -

1. Dans le cadre de l'échange de vues sur le problème en question, la réunion d'experts a jugé opportun de donner une définition plus exacte à la notion "transit de commerce extérieur" et de compléter en conséquence la partie II du Recueil des documents statistiques, à savoir:

"Marchandises de commerce extérieur en transit combiné - englobe toutes les marchandises non destinées au pays rapporteur, transportées par voie du Danube et transbordées dans des ports danubiens de ce pays d'un moyen de transport sur un autre (mer, voie ferrée, route-fleuve, ou vice versa).

Les marchandises suivantes font partie de cette catégorie de transport:

a) Les marchandises de commerce extérieur de pays non danubiens, transportées par voie du Danube et transbordées dans des ports d'un pays danubien pour être acheminées à destination d'autres pays danubiens.

b) Les marchandises de commerce extérieur de pays non danubiens, transportées par voie du Danube et transbordées dans des ports d'un pays danubien pour être acheminées à destination de pays non danubiens.

c) Les marchandises de commerce extérieur de pays danubiens, transportées par voie du Danube et transbordées dans des ports d'un pays danubien pour être acheminées à destination de pays non danubiens."

La réunion d'experts a jugé qu'il serait opportun de recommander à la session de la Commission d'approuver les définitions susmentionnées et de compléter en conséquence la partie II du Recueil des documents statistiques.

2. Ayant en vue qu'à l'heure actuelle tous les pays danubiens n'ont pas encore la possibilité de réaliser le relevé des transports de marchandises de commerce extérieur en transit combiné, la réunion propose de poursuivre l'étude de cette question dans le cadre de la Commission du Danube et de revenir à son examen à une réunion d'experts pour les questions statistiques, quand tous les pays danubiens pourront faire ce relevé.

*

* *

Tenant compte du développement de la flotte danubienne et de l'utilité de réaliser une comparabilité à l'échelle européenne des données sur la flotte, les experts ont jugé qu'il serait opportun d'introduire, au futur, dans le Recueil des documents statistiques les notions des nouveaux types de bâtiments suivants, destinés au transport par poussage:

- automoteur-pousseur,
- barge-citerne,
- barge-chaland-citerne.

*

* *

Le présent rapport de la réunion d'experts sera soumis l'approbation de la XXIX^e session.

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays membres de
la Commission du Danube pour les questions
juridiques et d'organisation

La réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation, convoquée en vertu de la décision de la XXVIII^e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 28/36), s'est déroulée du 21 au 28 septembre 1970, 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.

De la part du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, aux travaux de la réunion ont participé les fonctionnaires suivants: MM. Kapikraian, Simeonov, Christ, Rumenčić, Moldoveanu, Termačić, Patrichi, Goda, Hanusek et Iványi.

La réunion a été ouverte par le Directeur du Secrétariat et des Services, M. Kapikraian.

Dans son allocution, M. Kapikraian a mentionné que, en se basant sur la nouvelle structure et le nouveau tableau du personnel approuvés par la Session, le Secrétariat a préparé les projets de modifications à apporter dans les documents d'organisation fondamentaux de la Commission, ainsi que les projets des descriptions des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles exigées des fonctionnaires. Ces projets, soumis à l'examen de la présente réunion, ont été diffusés en temps utile aux pays membres de la Commission.

Sur la proposition de M. Maschke (Autriche), soutenue par M. Makeev (Union Soviétique), M. Seferna (Tchécoslovaquie) a été élu président de la réunion.

Partant de la décision de la XXVIII^e session de la Commission, la réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

"Préparation des projets de modification des Règles de procédure et d'autres documents d'organisation de la Commission du Danube et examen des projets de description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles exigées des fonctionnaires."

Au cours de la discussion sur le mode de procéder en ce qui concerne les travaux de la réunion, les experts de l'Autriche, de la Roumanie et de la Yougoslavie, en se basant sur la formulation de l'ordre du jour, se sont prononcés pour l'examen de toutes les dispositions des Règles de procédure pour y faire refléter la pratique existante.

Les experts de l'Union Soviétique, de la Bulgarie, de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie, se basant sur la formulation de l'ordre du jour et du point 33 du Plan de travail de la Commission, ont déclaré qu'à leur avis, la présente réunion devait préparer les modifications à apporter aux Règles de procédure et à d'autres documents d'organisation résultant de la nouvelle structure et du nouveau tableau du personnel, notant qu'ils pouvaient toutefois consentir à débattre les modifications qui découlent de la pratique de travail existant à la Commission et confirmées par des décisions adoptées par la Commission.

A l'issue des débats, la réunion a décidé d'examiner les Règles de procédure article par article, en tenant compte des propositions préparées par le Secrétariat.

Les modifications suivantes ont été proposées au cours de l'examen des Règles de procédure de la Commission du Danube:

I.

Sessions de la Commission

Article 1 - Biffer les mots "en janvier"; dans le texte russe, biffer les mots "о месте созыва".

L'expert yougoslave a exprimé le désir que la date de la convocation de la session coïncide avec l'année budgétaire de la Commission.

Article 3 - En ce qui concerne cet article, les experts de l'Autriche, de la Roumanie et de la Yougoslavie ont constaté que l'unanimité est pratiquée d'une manière constante au sein de la Commission du Danube et qu'elle donne les meilleurs résultats. Ils ont aussi exprimé le désir que cette pratique soit suivie à l'avenir également.

En rapport avec ceci, les experts de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique ont fait remarquer que l'appréciation de l'activité de la Commission du Danube ne fait pas partie des tâches de la présente réunion.

Par ailleurs, l'expert de la Yougoslavie a noté que, de son avis, l'article 3 serait à biffer.

Les articles 2, 4, et 5 sont restés inchangés.

II.

Président, Vice-président, Secrétaire et groupes de travail

Titre - Biffer les mots "et groupes de travail".

Article 8 - Biffer les mots "et des Services".

Article 10 - Biffer les mots "et des Services" ainsi que les mots "et les Services".

Article 12 - A libeller comme suit:

"La correspondance, au nom de la Commission, avec les Gouvernements des Etats danubiens et autres, ainsi qu'avec les organisations internationales, porte la signature du Président ou du Vice-président et du Secrétaire de la Commission.

Sur chaque document et procès-verbal signé par le Président et le Secrétaire de la Commission sera apposé le sceau suivant: "Commission du Danube" "Дунайская Комиссия".

La correspondance avec d'autres autorités et institutions est signée par le directeur et, en cas de l'absence du directeur, par un de ses adjoints."

Article 13 - A biffer, les dispositions de cet article étant transférées dans l'article 12 comme deuxième alinéa.

Article 14 - Tenant compte de la pratique de travail de la Commission du Danube, les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique, ainsi que les experts de la Roumanie, ceux-ci avec les réserves formulées plus bas, sont convenus d'apporter quelques modifications dans cet article et de le libeller comme suit:

"La Commission constitue des groupes de travail pour préparer les questions à l'ordre du jour et présenter un rapport à la Commission; aux travaux de ces groupes participent tous les représentants ou les personnes mandatées par ceux-ci. Ces groupes peuvent également se réunir entre les sessions si, de l'avis de la Commission, l'ampleur et le caractère de la tâche dont tel groupe est chargé l'exigent.

En cas de nécessité urgente de créer entre les sessions un groupe de travail pour préparer une question, le Président et le Secrétaire prennent la décision de constituer et de convoquer ce groupe.

Pour l'examen de questions spéciales, la Commission peut constituer des groupes d'experts.

Chaque groupe de travail ou groupe d'experts élit son président.

Les procès-verbaux des séances des groupes de travail ne sont dressés que si la majorité des délégations présentes le demandent."

Les experts roumains ont proposé d'inclure au premier alinéa de cet article, après les mots "La Commission constitue", les mots "pendant les sessions".

Ils ont aussi proposé de biffer dans le premier alinéa de cet article la phrase: "Ces groupes peuvent également se réunir entre les sessions si, à l'avis de la Commission, l'ampleur et le caractère de la tâche dont tel groupe est chargé, l'exigent", et de biffer également le deuxième alinéa de cet article qui dit: "En cas de nécessité urgente de créer entre les sessions un groupe de travail pour préparer une question, le Président et le Secrétaire prennent la décision de former et de convoquer ce groupe."

Ils ont souligné que dans ce cas, ils pourraient accepter d'inclure dans l'article 14 une disposition se référant aux réunions des

groupes d'experts, qui constituent d'ailleurs la pratique de la Commission et qui, de leur avis, doivent travailler entre les sessions de la Commission.

Selon l'opinion des experts roumains, les groupes de travail représentent dans la pratique de la Commission des formes de travail de la session de la Commission, et ils doivent se réunir seulement au cours de la session.

Les experts roumains sont de l'avis que la session de la Commission représente la forme principale de travail de la Commission pendant laquelle doit se réaliser l'activité de la Commission.

Ils se sont prononcés dans le sens que les Règles de procédure reflètent cette réalité.

De leur avis, toute prolifération des organes de la Commission est de nature à rendre plus confus le fonctionnement de celle-ci, ce qui est au détriment des intérêts des Etats-membres et de l'accomplissement des attributions de la Commission.

L'expert yougoslave a constaté qu'il pourrait accepter le texte de l'article 14 exposé ci-haut à l'exclusion du 2^{ème} alinéa de cet article.

En expliquant son attitude concernant l'article 14, l'expert autrichien a déclaré qu'à son avis, les travaux courants de la Commission devraient se poursuivre au sein des groupes de travail. Par conséquent, il serait désirable de ramener la pratique existante aux dispositions de l'article 14.

En ce qui concerne les réunions d'experts, celles-ci devraient être convoquées seulement pour des questions particulièrement spéciales.

Pour conclure, il a déclaré qu'actuellement il ne pouvait s'associer aux amendements des délégations roumaine, respectivement yougoslave, étant donné que ceux-ci ont trait à une restriction des droits de la Commission, respectivement du Président et du Secrétaire.

L'ancien article 14 dans la rédaction modifiée devient article 6 de la Section I.

III.

Ordre du jour de la session

Article 19 - A libeller comme suit:

"La Commission examine à la première séance de la session ordinaire ou extraordinaire le projet d'ordre du jour établi conformément aux articles 16, 17 et 18, et adopte l'ordre du jour, compte tenu des modifications qui auront pu être apportées au cours de l'examen du projet."

Au cours de l'examen de l'article 20, l'expert yougoslave a exprimé des doutes quant à la nécessité de conserver cet article dans les Règles de procédure.

Les experts des autres pays ont déclaré à ce sujet qu'à l'heure actuelle ils ne pouvaient discuter cette question.

Articles 15, 16, 17, 18 et 20 - Sans modification.

IV.

Conduite de la séance

V.

Langues

Les experts sont convenus de réunir les sections IV et V en un chapitre intitulé: "Conduite de la séance, langues".

Article 31 - Remplacer les mots "sont applicables" par "s'appliquent". Ajouter après les mots "des groupes de travail", les mots "ou des groupes d'experts".

Article 32 - Remplacer les mots "ou son groupe de travail" par "son groupe de travail ou groupe d'experts".

Articles 33 et 35 - Intervertir dans le texte français l'ordre des mots "le russe et le français".

Article 36, 1^{er} alinéa - Ajouter après les mots "les procès-verbaux" les mots "de chaque séance plénière de la Commission".

Article 37 - A libeller comme suit:

"Toutes les résolutions et autres documents et matériaux établis par la Commission, ainsi que ses publications, sont rédigés dans les deux langues officielles de la Commission.

Tous les projets et autres documents importants présentés à la Commission dans l'une des langues officielles seront traduits dans l'autre langue officielle de la Commission.

A la demande d'un des Représentants, tout document reçu dans une langue officielle de la Commission doit être traduit dans l'autre langue."

Insérer l'article 38 (article 44 modifié de la Section VI) libellé comme suit:

"Les copies de tous les documents qui ont trait à l'ordre du jour de la session ou se réfèrent à d'autres questions importantes pour l'activité de la Commission du Danube sont envoyées aux Représentants des pays membres de la Commission.

A la demande d'un Représentant, le directeur envoie la copie du registre de la correspondance, la copie du document demandé et l'informe de l'état des travaux de la Commission.

Si un Représentant n'a pas la possibilité de recevoir l'information personnellement, celle-ci sera donnée à la personne qu'il aura mandatée à cet effet."

Articles 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 et 34 - Sans modification.

VI.

Directeur, Secrétariat et Services de la Commission du Danube

Les Sections IV et V étant réunies en une seule, la Section VI devient Section V.

Titre - Biffer les mots "Directeur" et "et Services".

Dans le cadre des débats sur la Section VI, les experts, se basant sur les articles en vigueur, y ont apporté quelques compléments et amendements en tenant compte des propositions de l'expert autrichien.

A l'issue de la discussion, les articles de la Section VI ont été concertés dans la rédaction suivante:

"Article 39 - Le Secrétariat se compose des sections technique, administrative et de la Comptabilité. A la tête du Secrétariat se trouve le directeur, assisté par deux directeurs-adjoints - chefs de section. En cas d'absence du directeur, celui-ci est remplacé par un des directeurs-adjoints.

A la tête des sections technique et administrative, se trouvent respectivement le directeur-adjoint - chef de la Section technique, et le directeur-adjoint - chef de la Section administrative.

Le chef-comptable assume la direction de la Comptabilité.

"Article 40 - Le personnel du Secrétariat se compose

a) des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel, ci-après nommés "fonctionnaires";

b) des employés non inscrits au tableau du personnel, ci-après nommés "employés".

Les droits et les obligations des fonctionnaires et des employés sont établis par la Commission par voie de règlements et dispositions spéciaux.

"Article 41 - Tous les membres du personnel sont responsables de leur travail vis-à-vis de leurs supérieurs.

"Article 42 - Tous les fonctionnaires sont recrutés, autant que possible à titre égal du point de vue du nombre et de l'importance de l'emploi, parmi les ressortissants des Etats-membres de la Commission, qui sont mis à la disposition de la Commission.

Les fonctionnaires doivent avoir les qualifications établies dans la description des qualifications professionnelles exigées des fonctionnaires, approuvée par la Commission."

Lors de l'examen de cet article, l'expert yougoslave a informé la réunion que son pays pourrait consentir à l'établissement d'un concours international de la Commission du Danube pour le recrutement des fonctionnaires de son Secrétariat.

Les experts roumains ont été d'avis que l'idée d'un concours international semble être contraire aux principes inscrits dans le 1^{er} alinéa de l'article 42, et que ces principes devaient être respectés rigoureusement à l'avenir.

"Article 43 - Le directeur, les directeurs-adjoints, le chef-comptable et les conseillers sont nommés par la Commission pour une période de six ans. Deux ou plusieurs ressortissants d'un même Etat membre de la Commission ne peuvent occuper simultanément les postes de directeur et de directeur-adjoint.

Après expiration du premier délai de six ans, les ressortissants de tous les Etats-membres se succèdent à ces postes de manière que les ressortissants de tous ces Etats occupent à tour de rôle tous ces postes. La Commission effectue la mutation de ses fonctionnaires avant les délais fixés en vertu de sa propre décision.

Le directeur, les directeurs-adjoints, le chef-comptable et les conseillers sont personnellement responsables de leur travail vis-à-vis de la Commission et se tiennent à la disposition de la Commission pendant les sessions ainsi qu'à celle des groupes de travail et des groupes d'experts lors de l'examen des questions qui entrent dans leur compétence.

"Article 44 - Tous les autres fonctionnaires, dont le nombre est fixé par la Commission selon les besoins, sont nommés par le Président et le Secrétaire de la Commission, sur consultation préalable du directeur.

Ces fonctionnaires sont personnellement responsables de leur travail devant le Président et le Secrétaire, qui représentent la Commission.

"Article 45 - Les traitements des fonctionnaires sont à la charge du budget de la Commission du Danube; le montant des traitements est fixé par la Commission.

"Article 46 - Les fonctionnaires devant quitter leur service à la Commission à la suite de la réduction des postes de fonctionnaires ou de remplacement, en seront informés par le Président au moins trois mois à l'avance.

Le montant des indemnités de départ, des frais de voyage et de déménagement sera fixé par la Commission.

"Article 47 - Les dispositions détaillées concernant l'organisation et le fonctionnement du Secrétariat sont établies par la Commission par voie de règlement et dispositions spéciaux."

Ancien article 43 - A biffer, ayant en vue que cet article ne reflète pas l'activité du nouveau Secrétariat et que les tâches de celui-ci seront énoncées dans les Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement.

Ancien article 44 - Cet article, dans une forme modifiée, a été transféré comme article 38 dans la nouvelle Section IV "Conduite de la séance; langues".

VII.

Questions financières

Cette section devient Section VI, et le nouveau numérotage de ses articles, 48-53.

Article 47 - A la fin du premier alinéa remplacer les mots "à un fonctionnaire responsable" par "au directeur du Secrétariat ou, en cas d'absence de celui-ci, à l'un de ses adjoints".

Dans le dernier alinéa, remplacer le mot "comptable" par "chef-comptable".

Article 48 - Remplacer les mots "à la fin de chaque mois" par "à la fin de chaque trimestre".

Articles 49 et 50 - Les experts roumains ont proposé de supprimer les articles 49 et 50.

L'expert yougoslave a proposé de remplacer dans l'article 50 le mot "avant" par "pendant".

L'expert de l'Autriche a proposé de supprimer l'article 50, ayant en vue que cet article est couvert par l'article 49 et qu'il y a une contradiction juridique entre ces deux articles.

Les experts des autres pays étaient d'avis que ces articles pouvaient être conservés dans les Règles de procédure.

Articles 45 et 46 - Biffer les mots "et de l'Appareil" ainsi que "et de ses Services".

VIII.

Ordre de révision des Règles de procédure

Cette section devient Section VII, et l'article 51 devient article 54.

Article 51 - Pas de modification.

*
* *

La réunion a noté qu'au cours de ses séances, les experts ont débattu des questions juridiques et d'organisation complexes et de grande envergure, ayant trait à l'activité de la Commission du Danube et du Secrétariat, et que la discussion sur ces questions a été très utile. Faute de temps, la réunion n'a pu examiner les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement, le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube et les projets de description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles exigées des fonctionnaires.

A l'issue des débats sur la préparation du projet de modification des Règles de procédure, vu que la réunion d'experts, à son avis, n'a pas concerté l'interprétation de son mandat à ce sujet, l'expert yougoslave a constaté que la réunion n'a pas examiné dans une mesure suffisante la question traitée. Il a également exprimé l'espoir que les questions restées ouvertes trouveront leur solution à l'occasion d'un nouvel examen éventuel des Règles de procédure.

La réunion a estimé qu'il serait indiqué de poursuivre son travail au commencement de 1971, ayant en vue la nécessité de présenter à la XXIX^e session ordinaire de la Commission les projets de modification des documents susmentionnés et de créer la possibilité d'introduire en temps utile la nouvelle structure du Secrétariat; il a été jugé que 15 jours suffiraient à cette fin.

Par ailleurs, la réunion a exprimé le voeu que les autorités compétentes des pays membres de la Commission envoient au Secrétariat, si elles le trouvent indiqué, leurs observations sur les documents qui n'ont pas été examinés, afin que ces observations soient diffusées aux autorités compétentes des autres pays membres de la Commission.

La réunion prie le Président, le Vice-président et le Secrétaire de la Commission de résoudre la question de la date et de la durée des travaux ultérieurs de la réunion.

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays danubiens
membres de la Commission du Danube pour
les questions juridiques et d'organisation

La réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation, convoquée en vertu de la décision de la XXVIII^e session de la Commission du Danube, a poursuivi ses travaux dans la période du 8 au 20 janvier 1971, sur la base de la décision du Président, du Vice-président et du Secrétaire de la Commission du Danube.

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.

De la part du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, aux travaux de la réunion ont participé MM. Kapikraian, Simeonov, Christ, Rumenčić, Moldoveanu, Termačić, Patrichi, Goda, Hanusek, Iványi, Voskresensky, Mateescu.

La réunion a été ouverte par le Président de la Commission du Danube, Monsieur Dr K. Enderl.

Dans son allocution, M. Enderl a mentionné que la réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation tenue en septembre 1970 n'a pas pu achever l'examen des questions qui lui ont été confiées, et a estimé qu'il serait indiqué de poursuivre ses travaux.

M. Enderl a souligné que la réunion devait débattre les Dispositions relatives au Secrétariat, le Règlement relatif aux droits et aux obligations des fonctionnaires du Secrétariat, ainsi que la Description des attributions et de la qualification exigée des fonctionnaires, afin que les projets desdits documents puissent être soumis à la XXIX^e session.

La réunion a poursuivi ses travaux sous la présidence de M. Seferna (Tchécoslovaquie).

La réunion a examiné les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement, le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, le projet de la Description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles requises,* ainsi que certaines questions concernant l'interprétation de quelques-uns des termes utilisés dans la Convention sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube et dans l'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube, relatif au siège de la Commission du Danube en République Populaire Hongroise.

I.

DISPOSITIONS RELATIVES AU SECRETARIAT ET AUX SERVICES DE LA COMMISSION DU DANUBE ET A LEUR FONCTIONNEMENT

A l'issue de leur examen, les modifications suivantes ont été apportées dans les Dispositions relatives au Secrétariat:

Titre - Biffer les mots "et aux Services", et remplacer "leur fonctionnement" par "son fonctionnement".

Généralités

Article 1 -

Lors de l'examen de cet article des Dispositions relatives au Secrétariat, les experts de la Bulgarie, de la Hongrie, de l'Union So-

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

viétique et de la Tchécoslovaquie ont estimé nécessaire de le conserver dans la rédaction figurant dans les Dispositions relatives au Secrétariat en vigueur, en y apportant l'amendement proposé par le Secrétariat, à savoir de biffer le premier alinéa de cet article.

Ils ont noté que l'article 1 des Dispositions en vigueur correspond entièrement à l'article 9 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, et que son application dans la pratique de la Commission du Danube n'a jamais donné lieu à des difficultés ou à des interprétations divergentes.

Les experts de la Roumanie, de la Yougoslavie et de l'Autriche étaient d'avis que la formule ci-dessous, proposée par eux, est conforme à l'article 9 de la Convention, article qui précise le cadre de l'activité du Secrétariat:

"Pour s'acquitter des tâches indiquées à l'article 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, la Commission dispose du Secrétariat qui accomplit toutes les tâches et obligations dont le charge la Commission conformément à sa compétence."

Les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie ont souligné qu'en conformité avec la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, ainsi qu'avec la pratique de la Commission du Danube, les tâches du Secrétariat sont fixées par le plan de travail et les autres décisions de la Commission.

Article 2 -

A libeller comme suit:

"Le Président et le Secrétaire de la Commission exercent la direction générale et le contrôle de l'activité du Secrétariat.

Si le Président se trouve temporairement dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions pour des raisons de santé, par nécessité de s'absenter ou pour toute autre cause, il est remplacé par le Vice-président (Articles 9, 10 et 11 des Règles de procédure*).

Article 3 -

A libeller comme suit:

"A la tête du Secrétariat se trouve le directeur, assisté par deux directeurs-adjoints - chefs de section.

* Les numéros de ces articles et des articles suivants sont les numéros du projet des nouvelles Règles de procédure de la Commission du Danube.

En cas d'absence du directeur, celui-ci est remplacé par un des directeurs-adjoints.

A la tête des Sections technique et administrative se trouvent respectivement le directeur-adjoint - chef de la Section technique et le directeur-adjoint - chef de la Section administrative.

Le chef-comptable assume la direction de la Comptabilité (Article 38 des Règles de procédure)."

Article 4 -

A libeller comme suit:

"Le directeur dirige le travail du Secrétariat, assure la préparation des documents et la diffusion en temps utile des documents et des matériaux de la session et de ses organes. Il peut émettre à cet effet des instructions réglant les questions de l'activité interne du Secrétariat. En outre, il présente à la Commission du Danube le rapport sur l'activité du Secrétariat (Article 46 des Règles de procédure)."

Article 5 -

A libeller comme suit:

"Le directeur, les directeurs-adjoints, le chef-comptable et les conseillers sont personnellement responsables de leur travail vis-à-vis de la Commission et se tiennent à la disposition de la Commission pendant les sessions, ainsi qu'à celle des groupes de travail et des groupes d'experts lors de l'examen des questions qui entrent dans leur compétence (Article 42, 3^{ème} alinéa, des Règles de procédure)."

Article 6 -

A libeller comme suit:

"Le directeur, les directeurs-adjoints, le chef-comptable et les conseillers sont nommés par la Commission pour une période de six ans. Tous les autres fonctionnaires, dont le nombre est fixé par la Commission selon les besoins, sont nommés par le Président et le Secrétaire de la Commission, sur consultation préalable du directeur (Article 42, 1^{er} alinéa et article 43, 1^{er} alinéa des Règles de procédure)."

Article 7 -

A libeller comme suit:

"Tous les fonctionnaires sont recrutés, autant que possible à titre égal du point de vue du nombre et de l'importance de l'emploi, parmi les ressortissants des Etats membres de la Commission, qui sont mis à la disposition de la Commission.

Les fonctionnaires doivent avoir les qualifications établies dans la description des qualifications professionnelles exigées des fonctionnaires, approuvée par la Commission (Article 41 des Règles de procédure)."

Article 8 -

A libeller comme suit:

"Le Tableau du personnel du Secrétariat et les traitements des fonctionnaires sont établis par la Commission (Article 44 des Règles de procédure)."

Article 9 -

A libeller comme suit:

"Les employés du Secrétariat, nécessaires pour assurer le travail de la Commission, sont engagés et congédiés par le directeur sur la base de contrats de travail conclus compte tenu de la législation du pays où siège la Commission.

Article 10 -

A libeller comme suit:

"Les droits et les obligations des fonctionnaires et des employés sont établis par la Commission par voie de règlements et dispositions spéciaux (Article 39, 2^{ème} alinéa, des Règles de procédure)."

SECRETARIAT

Les chapitres II à IV des Dispositions en vigueur sont à réunir en un seul, intitulé "Secrétariat", et libellé comme suit:

"Le Secrétariat se compose:

- A. de la Section technique
- B. de la Section administrative
- C. de la Comptabilité.

A. Section technique

La Section technique a pour tâche de préparer les matériaux et les projets sur les questions suivantes:

1. - Dans le domaine de la navigation:

- a) recommandations relatives à l'établissement d'un système uniforme de balisage pour tout le parcours navigable du Danube;
- b) dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, compte tenu des conditions spécifiques de certains secteurs, y compris les dispositions fondamentales relatives au service de pilotage;
- c) règles unifiées de la surveillance fluviale sur le Danube;
- d) routiers et ouvrages de référence sur des questions d'ordre nautique, cartes de navigation, atlas et autres ouvrages pour les besoins de la navigation;
- e) propositions au sujet des consultations à donner et des recommandations à faire par la Commission aux pays danubiens en ce qui concerne la mise en pratique des dispositions fondamentales et des règles relatives à la navigation sur le Danube;
- f) recommandations relatives aux radiocommunications et à l'utilisation du radar dans la navigation sur le Danube;
- g) application de nouvelles techniques et de nouvelles méthodes de conduite des bâtiments sur le Danube;
- h) informations reçues des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales sur des questions du domaine de la navigation, du balisage et de la surveillance fluviale sur le Danube;
- i) informations relatives aux bâtiments affectés par les pays danubiens au service de la surveillance fluviale."

Au point b) les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie ont proposé de biffer le membre de phrase: "y compris les dispositions fondamentales relatives au service de pilotage", estimant qu'une telle tâche ne peut se présenter au sein de la Commission du Danube.

Les experts des autres pays n'ont pas partagé cet avis.

2. - Dans le domaine hydrotechnique:

a) plan général des grands travaux à exécuter sur le Danube dans l'intérêt de la navigation sur la base des propositions et des projets des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales et devis général de ces travaux;

b) consultations à donner aux pays danubiens et aux administrations fluviales spéciales sur les problèmes ayant trait aux travaux hydrotechniques exécutés afin d'assurer et d'améliorer la navigation sur le Danube.

c) consultations à donner et recommandations à faire aux pays danubiens et aux administrations fluviales spéciales sur les problèmes concernant la régularisation du Danube et l'exécution des grands travaux sur le Danube;

d) consultations à donner et recommandations à faire aux pays danubiens et aux administrations fluviales spéciales en ce qui concerne la réalisation du plan des grands travaux à exécuter sur le Danube dans l'intérêt de la navigation;

e) recueil et étude des informations des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales au sujet des travaux hydrotechniques exécutés sur leurs secteurs du Danube en vue de l'amélioration des conditions de la navigation;

f) recueil et étude des informations des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales au sujet de l'application des recommandations de la Commission relatives aux gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube;

g) recueil des données des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales pour l'établissement de la Fiche des seuils sur le Danube.

3. - Dans le domaine hydrométéorologique:

a) recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

b) bulletins hydrologiques, ouvrages de référence et annuaires hydrologiques du Danube;

c) recommandations relatives à l'établissement des prévisions à longue et à courte échéance et diffusion des prévisions aux pays danubiens et aux administrations fluviales spéciales;

d) consultations à donner et recommandations à faire aux pays danubiens sur les questions de la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube;

e) rassemblement et étude des informations des pays danubiens au sujet des travaux hydrométéorologiques exécutés dans l'intérêt de l'amélioration de la navigation sur le Danube, ainsi que des bulletins hydrométéorologiques quotidiens sur l'état des éléments hydrométéorologiques sur le Danube.

4. - Dans le domaine de la statistique:

a) rassemblement et étude des données statistiques relatives à la navigation sur le Danube, publication des annuaires et des recueils statistiques;

b) consultations à donner aux pays danubiens sur des questions de la statistique de la navigation sur le Danube.

B. Section administrative

La Section administrative a pour tâches:

a) de réceptionner et d'expédier la correspondance de la Commission;

b) d'assurer la diffusion en dû temps de l'ordre du jour préliminaire des sessions, des réunions de groupes de travail et des réunions d'experts, ainsi que de tous les documents nécessaires;

d'assurer au cours des sessions, des séances des groupes de travail et des réunions d'experts, la traduction, la dactylographie et la distribution en temps voulu des propositions, amendements et autres documents;

c) d'assurer au cours des sessions, des séances des groupes de travail et des réunions d'experts, la traduction orale et l'envoi de tous les documents, ainsi que la sténographie (Articles 33 et 37 des Règles de procédure);

d) de dresser, rédiger et publier les procès-verbaux des sessions de la Commission, ainsi que de rédiger et publier les rapports des réunions des groupes de travail et des réunions d'experts;

e) de corriger les textes et d'assurer la publication des recommandations, ouvrages de référence, routiers, cartes de navigation, atlas et autres matériaux préparés par les sections du Secrétariat et publiés par la Commission pour les besoins de la navigation;

f) d'assurer la dactylographie des documents de la Commission, ainsi que la traduction et la dactylographie de la documentation élaborée par les sections du Secrétariat;

g) de garder en bonne et due forme les documents et de répondre de leur intégrité dans les archives de la Commission;

h) d'organiser et de tenir la bibliothèque de la Commission;

i) de préparer les matériaux et les documents de la Commission portant sur des questions d'ordre juridique, ainsi que d'élaborer des questions relevant de l'unification des règles des surveillances douanière, sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube;

j) de tenir à jour les dossiers des fonctionnaires et de dresser, sur instruction du directeur, les actes de nomination, de libération et de mutation des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission;

k) de préparer les ordonnances afférant au Secrétariat de la Commission et de veiller à leur exécution;

l) de tenir à jour les dossiers des employés et de veiller à l'application des conditions de travail prescrites à leur égard;

m) d'assurer le bon entretien des locaux de service, des logements et autres locaux de la Commission;

n) d'exécuter les travaux administratifs et d'intendance liés à la préparation et au déroulement des sessions et des réunions de la Commission;

o) d'assurer l'exécution des commandes d'édition des publications de la Commission;

p) d'assurer l'acquisition des objets d'inventaire et de fournitures de bureau nécessaires;

q) d'assurer l'entretien et la tenue en évidence de tous les biens de la Commission;

r) d'assurer l'application à tous les locaux et biens de la Commission des mesures de protection contre l'incendie et tout autre danger;

s) d'assurer le transport pour les besoins de la Commission;

t) d'assurer l'exécution de tous les autres travaux liés à l'activité administrative de la Commission;

u) de correspondre, sur instruction du directeur, avec les autorités locales sur les questions d'ordre administratif."

Au cours des débats sur le point i), les experts de tous les pays ont noté que l'unification des règles doit s'effectuer sur la base des propositions des pays danubiens.

Les experts de la Roumanie ont indiqué que de l'article 26 de la Convention du Danube il résulte que la Commission pourra contribuer à l'unification de règles sur la base des règlements des Etats danubiens qui lui sont communiqués par ceux-ci.

" C. Comptabilité

La Comptabilité a pour tâches:

a) d'établir le projet de budget de la Commission et de veiller à l'exécution du budget;

b) de veiller au versement des annuités des Etats danubiens destinées à couvrir les frais d'entretien de la Commission et de son Secrétariat;

c) d'assurer l'exécution de toutes les opérations financières de la Commission, de tenir les livres de comptabilité et le livre de caisse;

d) d'établir des rapports semestriels sur l'emploi des crédits, pour envoi aux Représentants;

e) d'établir le rapport financier sur l'exécution du budget à examiner à la session;

f) de tenir en évidence et d'inventorier annuellement, en collaboration avec la Section administrative, tous les biens de la Commission;

g) de tenir l'archive des documents financiers.

*

En dehors des tâches énumérées ci-haut, les Sections technique et administrative et la Comptabilité exécutent aussi d'autres tâches et obligations dont les charge la Commission en vertu des articles 4, 8, 10, 35 et 38 de la Convention."

II.

REGLEMENT RELATIF AUX DROITS ET OBLIGATIONS DES FONCTIONNAIRES DU SECRETARIAT ET DES SERVICES DE LA COMMISSION DU DANUBE

Titre - Biffer les mots "et des Services".

I. Situation et obligations des fonctionnaires

Article 1 - A libeller comme suit:

"Les fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube sont des fonctionnaires internationaux. Leurs droits et leurs obligations sont fixés par le présent Règlement.

Les fonctionnaires travaillent sous la direction générale et le contrôle du Président et du Secrétaire de la Commission.

Dans leur activité, les fonctionnaires sont subordonnés au directeur du Secrétariat.

Les tâches des fonctionnaires sont déterminées par le directeur, conformément aux Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement, ainsi qu'à la Description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles requises."

Article 2 - Sans modification.

Article 3, 2^{ème} alinéa - Commencer la dernière phrase comme suit:
"La cessation du service au Secrétariat de la Commission".

Article 4 - Remplacer le terme "de l'Appareil" par "du Secrétariat".

Article 5 - Sans modification.

Article 6 - Ajouter après les mots "40 heures", les mots "pendant 5 jours de la semaine".

Commencer le 2^{ème} alinéa par les mots suivants: "Les fonctionnaires ne travaillent pas le samedi et le dimanche..."

II. Nomination des fonctionnaires

Article 7 - Remplacer les mots "le personnel de l'Appareil" par "les fonctionnaires du Secrétariat".

Article 8 - Commencer le premier alinéa par les mots:

"Le directeur, les directeurs-adjoints - chefs de section, le chef-comptable et les conseillers..."

Libeller le début du 4^{ème} alinéa comme suit:

"Les formalités de nomination du fonctionnaire sont accomplies sur la base des dispositions écrites du Président et du Secrétaire, sous forme d'ordonnance du directeur..."

Article 9 - A rédiger comme suit:

"Lors de la nomination ou de la mutation d'un fonctionnaire, les dispositions de l'article 41 des Règles de procédure de la Commission et la Description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles requises, faisant annexe au présent Règlement, doivent être prises en considération.

La qualification requise est confirmée par un document correspondant."

III. Traitements et suppléments

Articles 10, 11, 12.a) et 12.b) - Sans modification.

Article 13 - Remplacer dans la première phrase les mots "une allocation de 500 forints par enfant" par "sur la base d'un document, une allocation par enfant".

Libeller la dernière phrase comme suit: "Le montant de l'allocation est fixé par la Commission".

IV. Congés

Article 14 - Remplacer "26 jours ouvrables" par "22 jours ouvrables".

Articles 15, 16, 17, 18 a) - Sans modification.

Article 18 b) - Remplacer "39 jours ouvrables" par "33 jours ouvrables".

Articles 19 et 20 - Sans modification.

V. Congé de maladie

Articles 21 et 22 - Sans modification.

VI. Subsides et traitement médical

Articles 23 et 24 - Sans modification.

Article 25 - A libeller comme suit:

"Tout fonctionnaire partant en congé reçoit un subside équivalant à la moitié de son traitement de base mensuel."

Article 26 - A la fin du premier alinéa, biffer les mots "jusqu'à concurrence".

Le 3^{ème} alinéa de cet article, dans sa rédaction actuelle, devient article 27.

Le premier alinéa de l'article 27, dans sa rédaction actuelle, devient article 28.

Les deuxièmes alinéas des articles 26 et 27 deviennent article 29, rédigé comme suit:

"En cas de décès d'un fonctionnaire, survenu à la suite des circonstances mentionnées dans les articles 26 et 28 (27), les indemnités respectives sont versées aux membres de sa famille à titre d'aide financière, sur décision du Président et du Secrétaire."

L'article 28 devient article 30 -

A la fin de ce chapitre, insérer une remarque rédigée comme suit:

"Dans le sens des articles 24, 29, 31 (article 29*), 37 (35) et 38 (36) on entend par membre de famille ..." La suite du texte est reprise de la remarque à l'article 29.

VII. Indemnités de déplacement et de mission

Article 31 (29) - Remplacer le mot "Appareil" par "Secrétariat".

Point a) - Sans modification.

Point b) - Biffer les mots "Conformément aux points a) et b) de l'article 31."

Point c) - Sans modification.

Remarque - La remarque est transférée au chapitre VI.

Article 32 (30) - Sans modification.

Article 33 (31) - A rédiger comme suit:

"Tout fonctionnaire en mission reçoit pour la durée de la mission, une indemnité journalière dont le montant est fixé par la Commission."

Article 34 (32) - Biffer dans le premier alinéa les mots "visées à l'article 31".

Article 35 (33) - Remplacer "l'Appareil" par "le Secrétariat".

Article 36 (34) - Sans modification.

Article 37 (35) - (Texte russe) - Remplacer le terme "Appareil" par "Secrétariat".

Article 38 (36) - Remplacer le mot "l'Appareil" par "le Secrétariat" et les mots "à l'article 29" par les mots "à l'article 31".

Article 39 (37) - Sans modification.

VIII. Logements

Les articles de ce chapitre deviennent articles 40 et 41, leur rédaction restant inchangée.

Les experts roumains ont proposé de biffer la remarque figurant dans ce chapitre.

* Les numéros des articles entre parenthèses sont les numéros du Règlement en vigueur.

IX. Reconnaissance des mérites, mesures disciplinaires, responsabilité matérielle et mode de recours

Les articles de ce chapitre deviennent articles 42, 43, 44 et 45, leur rédaction restant inchangée.

La réunion d'experts a jugé qu'il serait opportun que les questions financières traitées dans les articles 13, 33 (31), 35 (33) et 41 (39) du Règlement soient examinées par le groupe de travail pour les questions financières.

X. Libération de l'emploi

Les articles de ce chapitre deviennent articles 46, 47, 48 et 49.

Article 46 (44) - Libeller comme suit:

"Les fonctionnaires sont libérés de leur poste par le Président et le Secrétaire de la Commission. Le fonctionnaire qui doit quitter le service à la suite de la réduction des postes, ou de remplacement, sera informé par écrit par le Président au moins trois mois à l'avance.

Le fonctionnaire qui quitte son poste sur sa demande personnelle, fera part de son désir par écrit, au moins deux mois à l'avance."

Article 47 (45) - Sans modification.

Article 48 (46) - A formuler comme suit:

"Les formalités de libération d'un fonctionnaire sont accomplies sur la base des dispositions écrites du Président et du Secrétaire, sous forme d'ordonnance du directeur."

Article 49 (47) - Remplacer le mot "Appareil" par "Secrétariat".

III.

CONVENTION

sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube

La réunion a constaté que la Convention multilatérale sur les privilèges et les immunités de la Commission du Danube, qui a été adoptée par la XXI^e session à la séance plénière du 13 février 1963 (doc. CD/SES 21/33 et Annexe 2 au doc. CD/SES 21/22), signée le 15 mai 1963 à Budapest et entrée en vigueur le 28 janvier 1964, utilise les termes de "directeur du Secrétariat et des Services de la Commission" et d'"adjoints".

A la suite de l'adoption de la nouvelle structure du Secrétariat par la XXVII^e session (doc. CD/SES 27/31) et du nouveau Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission par la XXVIII^e session (doc. CD/SES 28/36), la notion de "directeur du Secrétariat et des Services" figurant sous points 1 et 3 de l'article V de la Convention est à interpréter dans le sens de "Directeur du Secrétariat de la Commission"; le terme "adjoint" qui figure au point 3 du même article s'entend dans le sens de "directeur-adjoint - chef de section".

En rapport avec ceci, la réunion d'experts attire l'attention de la Commission sur ce qu'il serait opportun que l'interprétation exposée ci-haut des articles de la Convention soit concertée par les Parties contractantes.

IV.

A C C O R D

entre le Gouvernement de la République Populaire
Hongroise et la Commission du Danube, relatif
au siège de la Commission du Danube en
en République Populaire Hongroise

La réunion a constaté que l'Accord bilatéral relatif au siège de la Commission du Danube en République Populaire Hongroise qui a

été adopté par la XXI^e session, à la séance plénière du 13 février 1963 (doc. CD/SES 21/34 et Annexe 3 au doc. CD/SES 21/22), et signé à Budapest le 27 mai 1964 pour entrer en vigueur le jour de sa signature, utilise les termes de "directeur du Secrétariat et des Services" ainsi que "fonctionnaires de l'Appareil de la Commission".

A la suite de l'adoption de la nouvelle structure du Secrétariat par la XXVII^e session (doc. CD/SES 27/31) et du nouveau Tableau du personnel du Secrétariat, par la XXVIII^e session (doc. CD/SES 28/36), les termes de "directeur du Secrétariat et des Services" utilisés sous point 2 de l'article 2 et sous point 2 de l'article 5 de l'Accord, ainsi que les termes de "fonctionnaires de l'Appareil de la Commission du Danube" utilisés sous point 2 du même article, sont à interpréter dans le sens de "directeur du Secrétariat" et "fonctionnaires du Secrétariat de la Commission".

En rapport avec ceci, la réunion d'experts attire l'attention de la Commission sur ce qu'il serait opportun que l'interprétation exposée ci-haut des articles de l'Accord soit concertée par les Parties contractantes.

V.

DESCRIPTION DES ATTRIBUTIONS DES FONCTIONNAIRES ET DES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES REQUISES

La réunion d'experts a examiné le projet de Description des attributions des postes du tableau du personnel du Secrétariat et des qualifications professionnelles requises, et l'a concerté dans la rédaction exposée ci-après:

Directeur du Secrétariat

Attributions - Assure la direction de l'activité du Secrétariat, en conformité avec les documents d'organisation de la Commission du Danube, coordonne le travail des sections et assume la responsabilité pour l'accomplissement adéquat et en temps voulu de toutes les tâches confiées au Secrétariat de la Commission.

- Sur instruction du Président et du Secrétaire de la Commission, assure la participation des fonctionnaires du Secrétariat aux travaux des organisations internationales s'occupant des questions présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne.

Qualification

et expérience - Etudes supérieures. Diplôme d'une institution d'enseignement supérieur.

- Connaissance approfondie des problèmes de la navigation danubienne, y compris de ses aspects internationaux.

- Riche expérience de travail dans le domaine des questions découlant des tâches de la Commission et expérience de travail dans le domaine des relations internationales.

- Bonne connaissance des questions du régime de la navigation sur le Danube et de son application; expérience suffisante en matière de coordination et d'organisation de l'activité d'un secrétariat d'organisation internationale.

- La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; la connaissance de la deuxième langue officielle et d'autres langues européennes est désirable.

I.

SECTION TECHNIQUE

1. Directeur-adjoint - Chef de la Section technique

Attributions - Coordonne l'activité de la Section technique, dirige son travail et assume la responsabilité pour l'exécution adéquate et en temps voulu de toutes les tâches confiées à la Section technique.

- Remplace, à tour de rôle avec l'autre directeur-adjoint le directeur du Secrétariat en cas d'absence de celui-ci.

Qualification

et expérience - Etudes supérieures. Diplôme d'une institution d'enseignement technique supérieur.

- Connaissance profonde des questions de la navigation danubienne et riche expérience de travail dans le domaine des questions techniques et économiques découlant des tâches de la Commission.

Expérience suffisante pour la coordination et l'organisation de l'activité de la Section technique.

- La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; la connaissance de la deuxième langue officielle est désirable.

2. Conseiller pour les questions nautiques

Attributions - Accomplit les tâches d'ordre nautique, prévues par les Dispositions relatives au Secrétariat, conformément au plan de travail et à d'autres décisions de la Commission du Danube.

- Sur instruction du directeur ou du directeur-adjoint-chef de la Section technique, accomplit également d'autres tâches d'ordre nautique relevant de la Section technique.

- Surveille le travail de l'ingénieur en chef pour les questions nautiques.

Qualification

et expérience - Diplôme d'études supérieures dans une école de navigation fluviale ou maritime, - ou certificat d'études secondaires spécialisées quand la personne est titulaire d'une patente de capitaine pour tout le parcours du Danube et possède une expérience professionnelle acquise au cours de longues années.

- Riche expérience de travail en matière d'administration ou d'exploitation, acquise dans une entreprise, administration ou institution spécialisée.

- Bonne connaissance des questions en matière d'application des nouvelles techniques et des nouvelles méthodes de conduite des bâtiments sur le Danube.

La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; une connaissance de la deuxième langue officielle, suffisante pour le travail avec les documents, est désirable.

3. Ingénieur en chef pour les questions nautiques

- Attributions
- Etudie les renseignements reçus des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales sur des questions nautiques et élabore les informations correspondantes. Prépare, pour publication, les cartes, routiers et indicateurs kilométriques du Danube, ainsi que d'autres guides et ouvrages de référence nautique.
 - Sur instruction du directeur-adjoint, chef de la Section technique ou du conseiller pour les questions nautiques, accomplit également d'autres tâches d'ordre nautique relevant de la Section technique.

- Qualification et expérience
- Diplôme d'études supérieures dans une école de navigation fluviale ou maritime, ou certificat d'études secondaires spécialisées quand la personne est titulaire d'une patente de capitaine pour tout le parcours du Danube et possède une expérience professionnelle acquise au cours de longues années.
 - Expérience acquise dans une entreprise, administration ou institution spécialisée dans le domaine de l'élaboration de guides des pratiques nautiques pour les besoins de la navigation danubienne, ainsi que de l'établissement de cartes de pilotage et autres.
 - La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; la connaissance de la deuxième langue officielle, suffisante pour le travail avec les documents, est désirable.

4. Conseiller pour les questions hydrotechniques

Attributions - Accomplit les tâches d'ordre hydrotechnique, prévues par les Dispositions relatives au Secrétariat, conformément au plan de travail et à d'autres décisions de la Commission du Danube.

- Sur instruction du directeur ou du directeur-adjoint-chef de la Section technique, accomplit également d'autres tâches d'ordre hydrotechnique relevant de la Section technique.

- Surveille le travail de l'ingénieur en chef hydrotechnicien.

Qualification

et expérience - Etudes supérieures. Diplôme d'ingénieur hydrotechnicien ou d'une institution d'enseignement technique spécialisé.

- Riche expérience de travail dans le domaine de l'établissement de projets et de construction d'ouvrages hydrotechniques sur le Danube, acquise dans une entreprise, administration ou institution spécialisée.

Bonne connaissance des questions de l'entretien du chenal du Danube.

La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; la connaissance de la deuxième langue officielle, suffisante pour le travail avec les documents, est désirable.

5. Ingénieur en chef hydrotechnicien

Attributions - Etudie les renseignements reçus des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales sur les questions de l'amélioration des conditions de la navigation, des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, et prépare des informations sur ces questions. Traite, en vue de leur publication, les données annuelles sur l'entretien du chenal navigable et les données mensuelles concernant les seuils.

Sur instruction du directeur-adjoint-chef de la Section technique ou du conseiller pour les questions hydrotechniques, accomplit également d'autres tâches d'ordre hydrotechnique relevant de la Section technique.

Qualification

et expérience - Etudes supérieures. Diplôme d'ingénieur hydrotechnicien ou d'une institution d'enseignement technique spécialisée.

- Expérience dans l'exécution des travaux nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation sur le Danube, acquise dans une entreprise, une administration ou une institution spécialisée.

- La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; la connaissance de la deuxième langue officielle, suffisante pour le travail avec les documents, est désirable.

6. Conseiller pour les questions hydrométéorologiques

Attributions - Accomplit les tâches d'ordre hydrométéorologique, prévues par les Dispositions relatives au Secrétariat, conformément au plan de travail et à d'autres décisions de la Commission du Danube.

- Sur instruction du directeur ou du directeur-adjoint-chef de la Section technique, accomplit également d'autres tâches d'ordre hydrométéorologique relevant de la Section technique.

Qualification

et expérience - Etudes supérieures. Diplôme d'hydrologue ou d'ingénieur hydrotechnicien.

- Riche expérience de travail en matière d'hydrologie, de météorologie et d'hydrométrie, acquise dans une entreprise, administration ou institution spécialisée, ou dans un institut de recherches scientifiques.

Bonne connaissance des questions pratiques et théoriques du domaine de l'hydrométéorologie.

- La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; la connaissance de la deuxième langue officielle, suffisante pour le travail avec les documents, est désirable.

7. Conseiller pour les questions statistiques

Attributions - Accomplit les tâches d'ordre statistique, prévues par les Dispositions relatives au Secrétariat, conformément au plan de travail et à d'autres décisions de la Commission du Danube.

- Sur instruction du directeur ou du directeur-adjoint - chef de la Section technique, accomplit également d'autres tâches d'ordre statistique relevant de la Section technique.

Qualification

et expérience - Etudes supérieures. Diplôme d'une institution d'enseignement correspondant.

- Riche expérience de travail dans le domaine de l'économie ou de l'exploitation et de la statistique de la navigation danubienne.

- La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; la connaissance de la deuxième langue officielle, suffisante pour le travail avec les documents, est désirable.

II.

SECTION ADMINISTRATIVE

1. Directeur-adjoint - chef de la Section administrative

Attributions - Coordonne l'activité de la Section administrative, dirige son travail et assume la responsabilité pour l'exécution adéquate et en temps voulu de toutes les tâches confiées à la Section administrative.

- Remplace, à tour de rôle avec l'autre directeur-adjoint, le directeur du Secrétariat en cas d'absence de celui-ci.

Qualification

et expérience - Etudes supérieures. Diplôme dans le domaine juridique, administratif ou économique.

- Riche expérience de travail dans le domaine administratif relevant du transport par voie d'eau.

- Bonne connaissance des questions du régime de la navigation sur le Danube, ainsi que des questions d'organisation de réunions internationales et de coopération internationale.

- La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; une bonne connaissance de la deuxième langue officielle est désirable.

2. Conseiller pour les questions juridiques et administratives

Attributions - Etudie les questions juridiques en rapport avec la navigation et prépare les matériaux et documents de la Commission sur ces questions.

- Prépare les contrats à conclure avec les sujets de droit du pays où siège la Commission sur des questions administratives et veille à l'application de la législation du travail à l'égard des employés.

- Tient à jour les dossiers des fonctionnaires du Secrétariat et veille à l'application correcte du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires.

- Garde les pleins-pouvoirs des Représentants des pays-membres et des Suppléants des Représentants.

- Sur instruction du directeur ou du directeur-adjoint - chef de la Section administrative, accomplit également d'autres tâches d'ordre juridique et administratif, conformément au plan de travail et à d'autres décisions de la Commission.

Qualification

et expérience - Etudes supérieures. Diplôme de juriste.

- Riche expérience acquise dans le domaine du droit international, notamment du droit fluvial, et dans le domaine des organisations internationales s'occupant des questions qui présentent de l'intérêt pour la navigation sur le Danube.

- Bonne connaissance des questions du régime juridique de la navigation sur le Danube et des accords intergouvernementaux en vigueur dans ce domaine.

- La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; une bonne connaissance de la deuxième langue officielle est désirable.

3. Conseiller pour les questions des éditions

Attributions - Assure l'accomplissement des tâches prévues par les Dispositions relatives au Secrétariat et se rapportant aux questions relevant du domaine de l'édition, de la correspondance et des archives.

- Sur instruction du directeur ou du directeur-adjoint-chef de la Section administrative, accomplit également d'autres tâches relevant de ce domaine, conformément au plan de travail et à d'autres décisions de la Commission.

- Organise le travail de l'interprète en chef et des correcteurs sténo-dactylographes pour les langues française et russe.

Qualification

et expérience - Etudes supérieures. Diplôme d'une institution d'enseignement supérieur correspondant.

- Expérience de travail dans le domaine de l'organisation de la rédaction et de la publication des matériaux sur des questions de transport par voie d'eau.

- Connaissance du travail d'édition au sein des organisations internationales.

- Une très bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; une bonne connaissance de la deuxième langue officielle est désirable.

4. Interprète en chef

Attributions - Assure la traduction écrite de l'une des langues officielles dans l'autre langue officielle de la Commission de tous les matériaux et documents reçus ou élaborés par le Secrétariat et répond pour l'exécution adéquate de ce travail.

- Assure la traduction orale de l'une des langues officielles dans l'autre langue officielle de la Commission des interventions faites au cours des sessions, des séances des groupes de travail, des réunions d'experts et d'autres réunions.

Qualification

et expérience - Etudes secondaires, de préférence études supérieures.
De préférence diplôme ou certificat de traducteur (interprète).

- Riche expérience de travail dans le domaine des traductions orales et écrites.

- La connaissance parfaite du français et du russe est obligatoire; la connaissance des langues des pays danubiens et d'autres langues européennes est désirable.

5-6. Correcteur-sténodactylographe pour la langue française (russe)

Attributions - Corrige les textes des matériaux, documents et correspondance préparés par le Secrétariat, ainsi que des matériaux publiés par moyens typographique ou autres.

- Dresse les sténogrammes des interventions faites au cours des sessions et d'autres réunions tenues dans le cadre de la Commission et assume la responsabilité pour l'exactitude de ces sténogrammes.

- Dactylographie les matériaux de la Commission.

Qualification

et expérience - Etudes secondaires. Certificat confirmant la connaissance de la langue française (russe) et document attestant la connaissance de la sténographie et de la dactylographie.

- Riche expérience de travail dans le domaine de la correction, de la sténographie et de la dactylographie.

- Une très bonne connaissance de la langue française (russe) est obligatoire; la connaissance de la deuxième langue officielle est désirable.

III.

COMPTABILITE

1. Chef-comptable

Attributions - Prépare le projet de budget de la Commission, veille à l'exécution du budget, dresse le projet de rapport sur l'exécution du budget.

- Assure l'établissement des relevés et des comptes, le contrôle de l'intégrité des biens de la Commission, l'utilisation adéquate des fonds budgétaires et des biens matériels; applique un régime d'économie judicieux; exécute les opérations financières de la Commission; tient les livres de la Comptabilité.

- Sur instruction du directeur, accomplit également d'autres tâches d'ordre financier, conformément au plan de travail et à d'autres décisions de la Commission.

- Dirige le travail du caissier.

Qualification

et expérience - Etudes spécialisées. Diplôme d'une institution d'enseignement de profil économique ou financier.

- Riche expérience dans le domaine du travail de comptabilité, acquise dans une grande entreprise, dans un établissement ou une administration financiers.

- Bonne connaissance de la tenue en évidence des fonds budgétaires et des biens matériels, ainsi que des opérations financières, bancaires et de devises. La bonne connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; la connaissance de la deuxième langue officielle, suffisante pour le travail avec les documents, est désirable.

2. Caissier

Attributions - Organise et exécute toutes les opérations de caisse de la Commission et assure l'intégrité des disponibilités en caisse.

- Assure la tenue des documents financiers dans les archives.

- Sur instruction du chef-comptable, accomplit également d'autres charges relevant de la Comptabilité.

Qualification

et expérience - Etudes secondaires. Certificat d'une institution d'études secondaires de profil financier ou économique.

- Expérience de travail de caissier ou de comptable, acquise dans une grande entreprise ou dans une administration.

- La connaissance d'une langue officielle de la Commission est obligatoire; la connaissance de la deuxième langue officielle, suffisante pour le travail avec les documents, est désirable.

*

La réunion a jugé indiqué que la Description des attributions des fonctionnaires soit adoptée comme annexe au Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat.

En ce qui concerne la description des attributions des employés non inscrits au tableau du personnel et de leurs qualifications professionnelles requises, la réunion d'experts a jugé qu'il serait opportun d'introduire cette description par ordonnance du directeur du Secrétariat, compte tenu de la législation du pays où siège la Commission du Danube.

*

* *

La réunion a eu un échange de vues sur quelques articles du projet de nouvelles Règles de procédure de la Commission, articles auxquels les experts de certains pays avaient formulé des réserves au cours de la réunion de septembre 1970.

La réunion a pris note de la communication de l'expert de la Yougoslavie, selon laquelle il retire sa réserve à l'article 14 des Règles de procédure.

En rapport avec ceci, l'expert de l'Autriche a demandé d'exclure de ses observations à cet article la référence à la déclaration de l'expert yougoslave.

La réunion a concerté son amendement à l'article 50 du projet des Règles de procédure dans ce sens que le rapport sur l'état de la caisse et des crédits disponibles doit être établi à la fin de chaque semestre, et non par trimestre. En outre, elle a décidé d'ajouter les mots "par écrit" à l'article 45 du projet.

*

* *

A l'issue de ses travaux, la réunion d'experts a décidé de soumettre à l'examen et à l'approbation de la XXIX^e session de la Commission du Danube les projets des Règles de procédure, des Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement, du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission, avec la description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles requises. Elle prie le Secrétariat de préparer les textes desdits documents.

Les rapports de la réunion d'experts sont à soumettre à l'examen de la XXIX^e session de la Commission du Danube (doc. RE/1970-2 et RE/1971-1).

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays danubiens
chargée de l'examen des questions liées à
l'entretien du secteur du Danube entre
Gabčikovo et Gönyű

La réunion d'experts, convoquée en vertu du point 36 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971, s'est déroulée du 30 septembre au 6 octobre 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 et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie.

A la réunion étaient également présents des experts du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Administration fluviale du secteur du Danube Rajka - Gönyű.

De la part de l'Appareil de la Commission du Danube, les fonctionnaires suivants assistaient à la réunion: MM. Kapikraian, Simeonov, Christ, Termačić, Patrichi, Goda, Hanusek, Rumenčić, Iványi.

La réunion a été ouverte par le Président de la Commission du Danube, M. Dr Enderl.

Dans son allocution, M. Enderl a mentionné que la XXVIII^e session de la Commission du Danube a décidé de convoquer la présente réunion pour examiner les questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű. Il a exprimé l'espoir que la tâche confiée à la réunion par la XXVIII^e session sera menée à bonne fin grâce aux efforts conjugués des spécialistes dans le domaine des ques-

tions techniques, nautiques, économiques et juridiques, qui assistent à la réunion.

Sur la proposition de M. Marinescu, expert de la délégation roumaine, M. Schlaffer, expert de la délégation autrichienne, a été élu président de la réunion; sur la proposition de M. Fankov, expert de la délégation bulgare, M. Makeiev, expert de la délégation soviétique, a été élu vice-président.

Conformément à ce que lui a confié la XXVIII^e session, la réunion d'experts a adopté l'ordre du jour suivant:

"Examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű."

Se fondant sur l'ordre du jour adopté, la réunion a convenu d'examiner les questions d'ordre technique, nautique et économique ainsi que les questions juridiques.

Les experts tchécoslovaques et hongrois ont souligné que la XXVIII^e session de la Commission du Danube a adopté une décision dans laquelle elle constatait que la proposition commune hungaro-tchécoslovaque au point 6 de l'ordre du jour de la session se situe dans le cadre de l'Annexe II à la Convention 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 Gabčikovo et Gönyű. Ils ont communiqué que les autorités compétentes de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie ont donné des réponses exhaustives à toutes les observations des autorités compétentes des pays danubiens, et que cela permettra à la réunion d'experts de débattre le problème en question et de prendre à son sujet une décision dans le cadre de l'Annexe II à la Convention.

I.

Lors de l'examen des questions techniques et nautiques, les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Yougoslavie ont constaté que la documentation présentée par les autorités compétentes de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie* ne permet pas d'établir le volume et le montant des dépenses effectives des travaux

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

annuels d'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyü, et ceci tant à l'heure actuelle que dans le cadre de la réalisation des gabarits dont l'obtention est envisagée par l'exécution des travaux de régularisation et de dragages annuels. De leur avis, l'évacuation des alluvions sur le secteur examiné, prévue dans la documentation, provoquera inévitablement une détérioration des conditions de la navigation sur le secteur aval voisin.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie, de l'Union Soviétique et de la Yougoslavie ont souligné la nécessité de séparer le volume et le coût des travaux prévus pour l'amélioration des conditions de la navigation de ceux envisagés pour d'autres buts et à l'intention d'autres utilisateurs, notant en même temps les difficultés que présente la solution de ce problème.

Les experts de l'Autriche ont reconnu que la rupture de la pente à Gönyü crée une situation spéciale dans le secteur Gabčikovo-Gönyü, constituant une entrave à la navigation et provoquant une élévation du niveau d'eau en période de crues. Selon l'opinion des experts autrichiens, deux moyens s'offrent pour éliminer ces difficultés:

1 - Parer au dépôt des alluvions par la construction de centrales hydro-électriques. Ces centrales seraient de véritables installations à buts multiples. En dehors de la production d'énergie et autres buts, elles serviraient à la réalisation des recommandations de la Commission du Danube (deuxième étape des grands travaux) et à l'assainissement définitif de ce secteur. Cette solution serait certainement la plus appropriée.

2 - Tant que la canalisation n'est pas réalisée, les dépôts d'alluvions doivent être dragués, et cela aussi bien dans le cadre de la réalisation du projet soumis que dans celui de la poursuite des travaux courants. Dans le premier cas, les dragages doivent être exécutés en aval du secteur régularisé et dans le second, à la rupture de la pente. Le projet présenté vise l'augmentation de la profondeur de 2 à 2,50 m au cours d'une période de 10 ans. Le projet présenté envisage des moyens techniques et financiers extraordinaires pour l'obtention d'un but qui, au moment de sa réalisation ne donnera que des avantages limités à la navigation. Le chaland du type "EUROPAKAHN" en pleine charge nécessite une profondeur de 2,70 m, profondeur qui peut être obtenue par la canalisation seulement. Dans les années à venir, une décision sur la canalisation devrait être prise.

La réalisation du projet présenté nécessite 10 ans. Il est donc à craindre qu'il ne sera jamais achevé. Entre-temps, la navigation devra subir une charge considérable par la perception de taxes. Il paraît donc plus approprié, en attendant une décision sur la canalisation et un assainissement définitif du secteur, de procéder de la manière accoutumée en essayant de créer, dans la mesure du possible, des conditions optima.

Les experts autrichiens ont souligné que selon leur avis, tout travail dans ce secteur sert en même temps à l'amélioration des conditions de la navigation et d'autres intérêts, et notamment ceux de la protection contre les crues.

Les experts de la Bulgarie ont également attiré l'attention sur ce qu'après l'exécution des travaux de régularisation projetés, il y aura une augmentation de la vitesse moyenne du courant sur le secteur traité. Ce phénomène aura un effet défavorable sur l'efficacité de l'exploitation de la batellerie sur ce secteur.

Selon l'avis des experts de la Roumanie, bien que la réunion ait débattu divers aspects des questions techniques et nautiques et que les experts de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie aient donné des explications complémentaires, nombre d'importants problèmes nécessitent encore des précisions, et notamment:

- Est-ce que les projets des travaux de régularisation en courant libre sur le secteur Gabčikovo - Gönyű contiennent uniquement les travaux strictement nécessaires pour les besoins de la navigation? Dans l'affirmative, peut-on exécuter séparément les autres travaux qui relèvent d'autres domaines de l'utilisation des eaux dans ce même secteur?

- Est-ce que les résultats prévus par la mise en application desdits projets seront certainement obtenus au terme établi? Dans l'affirmative, quelle est l'explication de ce que les travaux exécutés pendant vingt ans (et qui ont le même caractère, c'est-à-dire "en courant libre") n'ont pas donné les résultats attendus?

- Est-ce que les travaux de régularisation sur le secteur Gabčikovo - Gönyű auront de l'influence sur les secteurs voisins du fleuve?

- Quels seront les inconvénients pour la navigation si on exécutera à l'avenir des travaux dont le volume sera raisonnablement mis en corrélation avec le caractère géo-hydromorphologique du secteur Gabčikovo - Gönyű et les possibilités financières existantes (c.à.d. seulement pour maintenir les gabarits de navigation actuels)?

En rapport avec ce qui précède, les experts roumains ont estimé que pour avoir la possibilité d'examiner et de mettre au clair les aspects économiques et autres du problème traité, il convient de préciser d'abord les questions susmentionnées.

Les experts yougoslaves, se basant sur l'examen récent du projet présenté et la discussion qui a eu lieu sur des questions techniques et nautiques en connexion avec la documentation élaborée par les experts de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie, ont estimé que le projet présenté est fondé en premier lieu sur les gabarits adoptés par la Commission du Danube. Selon leur estimation, on n'a pas réussi dans le projet à harmoniser le volume des travaux envisagés avec les possibilités de financement de ces travaux.

Le caractère particulier de ce secteur au point de vue morphologique restreint les possibilités de réalisation des conditions nautiques dans le cadre des frais rationnels nécessaires pour l'exécution des travaux.

En rapport avec ceci, il serait possible de trouver une solution technique qui donnerait satisfaction à la navigation tout en restant dans le cadre des possibilités de financement de ces travaux par les Etats riverains.

L'analyse du mouvement des bâtiments sur le secteur Komárno - Bratislava montre que les conditions de navigation en amont de Gabčíkovo sont plus défavorables qu'en aval de Gabčíkovo.

Du point de vue nautique, les résultats des travaux envisagés paraissent douteux, car les effets que l'on pourrait obtenir selon le projet ne changeraient pas la situation de la navigation en raison des conditions spécifiques du lit du fleuve.

Même si on pouvait améliorer le lit du fleuve, il n'y aurait pas de raison pour procéder à la réalisation des travaux techniques projetés, car dans la situation actuelle, les gabarits sur les autres secteurs sont aussi insuffisants.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Yougoslavie ont été de l'avis qu'il serait nécessaire que la réunion se mette d'abord d'accord au sujet des questions techniques et nautiques du projet des travaux de régularisation sur le secteur Gabčíkovo - Gönyű présenté par les autorités compétentes de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie, pour procéder ensuite à l'examen des autres aspects de cette question, inclusivement les questions de l'application de la Convention.

Les experts de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie ont fait la déclaration suivante:

"Les signataires de la Convention de 1948 ont constaté que les travaux de maintien en bon état de navigabilité du secteur Gabčíkovo - Gönyű dépassent de loin ce qu'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains compétents. Le tableau 4-a du graphique 2.32 de l'Information de 1968 indique clairement que le volume des travaux annuels nécessaires pour maintenir le secteur Gabčíkovo - Gönyű en bon état de navigabilité dépasse, par 1 km de voie navigable, d'environ dix fois le volume des travaux exécutés par les autres Etats riverains sur leur secteur de Danube respectif.

Le volume annuel des travaux nécessaires pour maintenir le chenal du secteur Gabčíkovo - Gönyű dans un bon état de navigabilité n'a pas diminué depuis 1948, c'est-à-dire depuis la signature de la Convention; au contraire, il a augmenté.

Il découle de ce qui précède que le caractère spécifique de ce secteur n'a pas changé depuis la signature de la Convention et que la constatation qui figure à l'Annexe II à la Convention s'avère être encore plus valable à l'heure actuelle.

Sans aucun doute, les travaux exécutés par les Parties tchécoslovaque et hongroise sur le secteur considéré du Danube depuis 1948 jusqu'à nos jours ont eu une influence positive sur le développement de la navigation danubienne. Les travaux envisagés dans le projet visent d'assurer, à partir de 1968, la poursuite de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

L'augmentation de la profondeur et de la largeur du chenal navigable sur le secteur Gabčíkovo - Gönyű peut être obtenue et assurée uniquement par l'accroissement du volume des travaux annuels et des dépenses y afférentes.

Les délégations de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie estiment que la Commission du Danube doit décider de la question qui découle de l'Annexe II à la Convention, à savoir: de la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyű.

Les délégations tchécoslovaque et hongroise constatent qu'elles ont présenté en temps voulu toute la documentation nécessaire et ont donné, dans le cadre des débats, toutes les explications demandées,

ce qui offre à la présente réunion la possibilité d'élaborer des propositions en vue d'une solution définitive du problème en question."

En connexion avec la déclaration des experts tchécoslovaques et hongrois, selon laquelle "le volume des travaux annuels nécessaires pour maintenir le secteur Gabčíkovo - Gönyű en bon état de navigabilité dépasse par kilomètre de voie navigable d'environ 10 fois le volume des travaux exécutés par les autres Etats riverains sur leur secteur de Danube respectif", les experts yougoslaves ont constaté que, vu la réalisation du Plan des grands travaux adopté au cours des quatre dernières années (1966-1969), ladite déclaration ne peut se rapporter à la Yougoslavie car, comme il découle de la documentation de la Commission du Danube, les frais d'investissements moyens de la Yougoslavie pendant la période susmentionnée dépassent ceux des deux pays.

En ce qui concerne le coût moyen des travaux par kilomètre de voie navigable des diverses sections de tout le parcours navigable du Danube, il existe sur le secteur yougoslave des sections où le coût des mêmes travaux est au moins égal, sinon plus élevé, par rapport aux travaux sur des sections respectives du secteur Gabčíkovo - Gönyű.

Les experts de la Roumanie et de la Bulgarie se sont associés à l'avis émis par les experts de la Yougoslavie.

Les experts autrichiens ont constaté qu'une comparaison entre les charges encourues par les deux pays et les autres pays danubiens ne peut se faire en fonction des coûts des travaux spécifiques pour le secteur Gabčíkovo - Gönyű et des dépenses moyennes des autres pays sur leurs secteurs du Danube. Il faudrait comparer soit les dépenses moyennes de tous les Etats riverains soit les coûts spécifiques des travaux sur différents secteurs difficiles du fleuve.

Ainsi par exemple, pour l'assainissement de Aschacher-Kachlet par la construction d'une centrale hydro-électrique avec deux écluses, il faut investir 560 millions de schillings pour deux kilomètres du fleuve.

Les délégations tchécoslovaque et hongroise ont souligné que la présente réunion d'experts a consacré une grande attention au projet de travaux de régularisation envisagés pour le secteur Gabčíkovo - Gönyű, mais qu'elle ne s'est pas suffisamment occupée de la déclaration des experts tchécoslovaques et hongrois, selon laquelle le maintien du secteur en question en état de navigabilité actuel dépasse de loin ce que l'on peut raisonnablement mettre à la charge des pays riverains res-

pectifs. Les experts tchécoslovaques et hongrois estiment qu'il faudrait d'abord résoudre le problème instant du maintien de l'état actuel de ce secteur, et ensuite on pourrait parler du projet des travaux de régularisation qui vise l'amélioration des conditions de navigation actuelle.

Les débats au sujet des travaux de régularisation envisagés sur le secteur de fleuve considéré peuvent se poursuivre pendant quelques années encore, mais les problèmes liés à son entretien doivent être résolus d'urgence.

A l'issue des débats sur les questions techniques et de navigation, les experts roumains ont constaté que, malgré les explications données par les délégations hongroise et tchécoslovaque, les questions qu'ils ont soulevées sont restées ouvertes et, par conséquent, les experts roumains maintiennent leur opinion exposée au début de la présente section du rapport.

II.

Dans le cadre des débats sur les questions économiques, les experts autrichiens étaient de l'avis que la solution de tous les problèmes du secteur Gabčíkovo - Gönyű devait s'orienter sur les indices économiques fondés sur les considérations suivantes:

1 - En premier lieu, la relation entre les ressources financières nécessaires pour les travaux de régularisation et le rendement que la navigation peut attendre de l'obtention des buts techniques, doit être justifiable. Or, pour la navigation autrichienne, le projet présenté aurait pour conséquence de nouvelles charges d'environ 5 millions de schillings par an, dues aux taxes perçues par l'administration de ce secteur. Cependant, l'épargne qui pourrait être obtenue à la suite de l'approfondissement du fleuve à 2,50 m (élimination des allègements en période de basses-eaux) ne dépasserait pas 250.000 schillings par an. D'autre part, la rentabilité de la navigation dans ce secteur dépend de celle des secteurs amont et aval, qui sera moindre par suite des profondeurs inférieures. Les travaux envisagés ne pourront donner leur plein rendement qu'après 10 ans seulement, et cela sans garantie que le but visé soit entièrement atteint. Or, pendant tout ce temps, la navigation devra s'acquitter des taxes sans obtenir de contre-partie appropriée.

2 - Depuis quelques années déjà, les opérations de la navigation se font à la limite de la rentabilité, et très souvent au-dessous de celle-ci. Les entreprises de navigation ont même des déficits. Cette situation, due à la concurrence d'autres moyens de transport, ne peut être modifiée. Cependant, la perception des taxes proposées exigerait une augmentation des tarifs de transport d'environ 7%. Une telle hausse provoquerait une réduction du volume des transports. Ainsi, toute solution pour le secteur en question doit tenir compte de la situation précaire de la navigation, situation qui n'a été contestée par aucune délégation.

3 - Les travaux projetés servent plusieurs buts. Il est donc nécessaire de discerner la part qui revient à la navigation de celle qui sert d'autres buts. Les experts autrichiens reconnaissent les difficultés que pose une telle répartition; néanmoins, elle doit être faite, au moins approximativement, avant de prendre des décisions.

4 - Si l'Annexe II à la Convention constate que les travaux nécessaires dépassent de loin ceux que l'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains respectifs, il est pourtant nécessaire de fixer dans quelle mesure ils dépassent les possibilités de ces deux Etats. Il ne peut donc être question de mettre toutes les dépenses à la charge de la navigation. Au moins les frais habituels devraient être couverts par les deux Etats riverains. De tels calculs n'ont pas été présentés par la Tchécoslovaquie et la Hongrie. Une comparaison avec les dépenses encourues par l'Autriche (voir Annexe à "Avis autrichien à la documentation complémentaire", présenté dans la lettre 2190/70, en date du 23 juillet 1970) indique que les dépenses des deux pays prises ensemble dépassent à peine les dépenses encourues par l'Autriche pour l'entretien et l'amélioration de la voie navigable.

En conclusion, les experts autrichiens ont exprimé l'opinion que, vu les moyens exigés par le projet proposé, le rendement qui pourrait être obtenu, la situation précaire de la navigation, la relation entre les dépenses des deux pays et celles des autres, et l'absence d'une régularisation définitive, il est absolument nécessaire de chercher une solution qui permettrait d'assurer l'entretien et d'obtenir une amélioration graduelle de la voie navigable, sans mettre en danger les bases économiques de la navigation et sans détruire l'équilibre des dépenses des autres pays dans l'intérêt de la navigation.

Les experts de la Roumanie et de la Bulgarie ont exprimé l'opinion qu'au moment actuel, il est très difficile de tirer des conclusions

en ce qui concerne les problèmes économiques, ayant en vue que jusqu'à présent la réunion n'a pas réussi à établir le volume et le coût des travaux qui seront nécessaires uniquement pour les besoins de la navigation.

Selon l'opinion des experts de l'Union Soviétique, les droits pour le passage des bâtiments par le secteur Gabčikovo - Gönyü, droits qui pourraient être établis en conséquence de l'application des stipulations de l'Annexe II à la Convention de 1948, doivent être réellement minimales et ne pas accuser, dans la mesure du possible, des variations brusques.

Ces droits doivent seulement refléter la part des dépenses ayant trait aux travaux afférents directement à la navigation sur le secteur considéré.

Les experts yougoslaves, se basant sur l'analyse des frais des opérations des entreprises de navigation yougoslaves et des recettes provenant du prix des transports et ayant en vue que ces entreprises travaillent à la limite de la rentabilité, ont renouvelé la constatation exposée dans l'intervention des experts yougoslaves à la réunion d'experts tenue en octobre 1968, selon laquelle l'introduction des droits de navigation sur le secteur du Danube Gabčikovo - Gönyü entraînerait de nouvelles pertes et orienterait les transports de marchandises de la voie navigable vers des moyens de transport plus compétitifs. Faisant suite à cette constatation, ils ont également estimé que le financement des travaux envisagés sur le secteur Gabčikovo - Gönyü ne serait possible qu'au cas où les pays danubiens seraient convaincus que ces travaux donneront des effets économiques directs pour la navigation et que la participation de la navigation à ces frais ne commencera qu'après l'achèvement desdits travaux.

III.

Lors de l'examen des questions juridiques, les experts de l'Union Soviétique ont souligné que sans nier l'importance des aspects techniques et nautiques, et surtout économiques du problème de la navigation dans le secteur Gabčikovo - Gönyü, selon leur avis, l'examen et la solution de ce problème doivent avoir lieu à la lumière de l'Annexe II à la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube.

Partant de cette Annexe, il convient de décider si, pour l'entretien du secteur Gabčíkovo - Gönyü, il suffirait de créer une administration spéciale ou d'appliquer à ce secteur les stipulations des articles 4 et 34 de la Convention.

Les experts soviétiques ont attiré l'attention sur la position exposée à la XXVIII^e session de la Commission du Danube par le Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, selon laquelle les autorités compétentes soviétiques sont d'accord avec la création d'une administration spéciale sur le secteur Gabčíkovo - Gönyü. D'autre part, elles n'auraient pas d'objections quant à la transmission à la Commission du Danube des travaux à exécuter sur ce secteur, dans le sens de l'article 4 de la Convention, si la majorité des pays, y compris la Hongrie et la Tchécoslovaquie, adoptaient une telle solution.

L'avis émis par les experts soviétiques a été soutenu par les experts de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie.

Les experts de la Yougoslavie ont estimé que les résultats de l'examen des questions d'ordre technique, nautique et économique ne donnent pas de base pour discuter des questions juridiques.

Les experts de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ont fait remarquer que les Représentants de leurs pays ont soumis à la XXVIII^e session de la Commission du Danube une proposition de compromis (Annexe 1 au doc. CD/SES 28/2) qui se situe dans le cadre de l'Annexe II à la Convention de 1948 et représente une bonne base pour la solution des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü.

Les experts de ces pays ont constaté que des problèmes juridiques ayant trait à la création d'une administration pour le secteur Gabčíkovo - Gönyü n'ont pas été formulés au cours de la présente réunion, et ont noté qu'à leur avis, de tels problèmes n'existaient pas.

De l'avis des experts roumains et bulgares, en dehors des questions techniques, de navigation et économiques, les autres aspects des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü pourront être résolus seulement après, et à la lumière, des solutions des questions techniques, de navigation et économiques liées à l'entretien de ce secteur.

Ils ont été d'avis que toute solution juridique ne devrait pas avoir un caractère préconçu, mais devrait logiquement se fonder, conformé-

ment au mandat donné à la réunion des experts par la Commission du Danube, sur des solutions d'ordre technique et économique réalisées par un consensus unanime, conformément aux traditions du travail de la Commission du Danube.

La documentation énumérée ci-après est annexée au présent rapport et en fait partie intégrante:

1. Liste des délégations - Annexe 1.
2. Intervention des experts tchécoslovaques et hongrois - Annexe 2.
3. Intervention des experts yougoslaves sur des questions nautiques - Annexe 3.
4. Intervention des experts yougoslaves sur des questions hydrotechniques - Annexe 4.
5. Intervention des experts bulgares - Annexe 5.
6. Intervention des experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne - Annexe 6.
7. Intervention des experts soviétiques - Annexe 7.
8. Avis des experts tchécoslovaques et hongrois au sujet de la répartition des frais des travaux de régularisation - Annexe 8.
9. Intervention des experts autrichiens - Annexe 9.
10. Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois aux questions des experts autrichiens - Annexe 10.
11. Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois aux questions des experts roumains - Annexe 11.
12. Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois aux questions des experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne - Annexe 12.
13. Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois aux questions posées dans la lettre du Représentant de la RSF de Yougoslavie en date du 22 juillet 1970 - Annexe 13.
14. Réponses des experts soviétiques aux questions des experts yougoslaves - Annexe 14.

*

* *

Le présent Rapport sera soumis à l'examen de la XXIX^e session de la Commission du Danube.

Liste des participants à la réunion d'experts
chargée de l'examen des questions liées à
l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyű

(30 septembre - 6 octobre 1970)

République d'Autriche

M. H. Pfusterschmid
M. F. Schlaffer
M. H. Müllner
M. F. Scherer

République Populaire de Bulgarie

M. K. Fankov
M. V. Danev
M. M. Harizanov
M. D. Valkov

République Populaire Hongroise

M. Gy. Töröcsik
M. S. Baranyi
M. Ö. Uzoni
M. J. Frommer
M. I. Csuti
M. J. Tóth
M. J. Szilágyi
M. D. Kovács
M. Z. Zorkoczy

République Socialiste de Roumanie

M. M. Marinescu
M. A. Cristescu
M. F. Geamănu

République Socialiste Tchécoslovaque

M. J. Uherik
M. L. Kincel
M. J. Katzer
M. P. Danišovič

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

M. A.A. Makeev
M. B.N. Netchaev
Mme A.A. Sentiouleva
M. M.V. Baransky
M. V.I. Fedorov

République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

M. V. Stalio
M. S. Petrovič
M. B. Petrič
M. J. Vladikovič
M. R. Radovanovič
M. B. Jankovič
M. P. Margiç

Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne

M. H. Reemts
M. O. Amesmeier
M. von E. Puttkamer
M. H. Pertzsch
M. F. Thissen

Administration fluviale du secteur Rajka - Gönyü

M. R. Lacko

M. M. Bokor

Intervention des experts tchécoslovaques et hongrois

Les délégations de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie ont présenté à la XXVIII^e session une proposition commune constructive au sujet de la solution de la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyű.

La Commission du Danube a constaté que cette proposition 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 Gönyű.

Toutes les délégations participant aux travaux de la XXVIII^e session ont communiqué qu'elles étaient prêtes à prendre une part active à la discussion de cette proposition commune hungaro-tchécoslovaque dans le cadre de l'Annexe II à la Convention de 1948.

Adoptant le rapport du groupe de travail (CD/SES 28/25), la Commission du Danube a noté avec satisfaction que les délégations tchécoslovaque et hongroise sont prêtes à envoyer à l'Appareil de la Commission, avant la fin du mois de mai 1970, une documentation complémentaire sur les questions liées à l'entretien du secteur entre Gabčíkovo et Gönyű.

Par ailleurs, le groupe de travail a recommandé d'inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971, deux nouveaux points libellés comme suit:

- "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 Gönyű 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."

- "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 Gönyű."

Sur la base de cette recommandation du groupe de travail, la XXVIII^e session de la Commission du Danube a adopté une décision dans laquelle elle constatait que la proposition commune hungaro-tchécoslovaque au point 6 de l'ordre du jour de la session se situe dans le cadre de l'Annexe II à la Convention 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 Gönyű.

Les autorités compétentes de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque, faisant suite à la décision de la Commission du Danube, ont élaboré en commun une documentation complémentaire portant sur les questions liées à l'entretien dudit secteur et l'ont présentée en temps utile à l'Appareil de la Commission. Permettez-nous de remercier, au nom des délégations tchécoslovaque et hongroise, l'Appareil de la Commission du Danube pour avoir diffusé cette information en temps utile aux pays membres de la Commission du Danube et au Ministère du Transport de la RF d'Allemagne.

Des observations ont été reçues au sujet de cette information de la part des autorités compétentes de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Yougoslavie et du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne.

Les autorités compétentes de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie ont attentivement étudié les matériaux reçus et ont préparé à leur sujet des réponses que les Représentants des deux pays ont envoyées le 14 septembre 1970 à l'Appareil de la Commission avec la prière de les diffuser aux pays membres de la Commission et au Ministère du Transport de la RF d'Allemagne et de les soumettre à la présente réunion.

Permettez-nous d'attirer votre attention sur le fait que quelques erreurs se sont glissées dans notre traduction et dactylographie du texte de l'information complémentaire concernant le fonctionnement d'une Administration fluviale dans le secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyű, présentée en mai 1970. Ainsi par exemple, dans le texte russe (page 9, dernier alinéa), il faut remplacer "Rajka - Gönyű" par "Gabčíkovo - Gönyű".

A la page 3 du texte russe, 5^{ème} alinéa, il faut rendre le texte russe conforme au texte français et ajouter la phrase suivante:

"на рассмотрение такого решения, по которому в будущем основной сборов будет только та часть работ, которую Речная администрация производит на участке Габчиково-Генью".

En conclusion, permettez-nous d'exprimer notre certitude de ce que les autorités compétentes de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie ont donné des réponses exhaustives à toutes les observations des autorités compétentes des pays danubiens, et que ceci permettra à la présente réunion de débattre le problème en question et de prendre à son sujet une décision dans le cadre de l'Annexe II à la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube.

Intervention des experts yougoslaves sur des questions nautiques

Nous avons minutieusement étudié tous les problèmes liés aux questions du secteur Gabčikovo - Gönyű. C'était les avantages à la navigation qui étaient les plus importants dans notre examen. Cela va de soi car nous savons tous que l'activité de la Commission du Danube était toujours déployée au profit du développement de la navigation danubienne.

Afin de pouvoir procéder à un examen approfondi concernant la question de l'établissement d'une nouvelle Administration pour le secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű, nous avons examiné tous les documents de la Commission du Danube élaborés jusqu'à présent. Après cela les experts yougoslaves ont étudié toutes les données se trouvant dans les archives des entreprises de navigation yougoslaves. C'était les données sur les tirants d'eau des bâtiments qui ont traversé les divers secteurs du Danube, et notamment le secteur Gabčikovo - Gönyű. Nous avons aussi pris connaissance des profondeurs relevées sur divers secteurs et surtout sur le secteur de Bratislava jusqu'à Komárno. Les données en question ont été examinées pour une période de huit années. Les résultats de cet examen n'étaient pas en faveur de l'exécution des grands travaux envisagés.

Veillez nous permettre de vous exposer la situation, du point de vue de la navigation, pendant les 8 dernières années dans le secteur Gabčikovo - Gönyű.

L'analyse des variations du niveau d'eau aux stations hydrométriques de Vienne et de Bratislava, pendant les saisons de navigation (1.3 au 31.12) de la période de 1962 à 1969, relève que, dans le secteur de Vienne à Bratislava les bâtiments devaient naviguer avec un tirant d'eau réduit de 1,40 m - 1,70 m en moyenne 27 jours par an, et avec un tirant d'eau de 1,70 m - 2,00 m, 27 jours.

Dans le secteur de Bratislava - Komárno, les bâtiments devaient naviguer avec un tirant d'eau réduit de 1,40 m - 1,70 m en moyenne 23 jours par an et avec un tirant d'eau de 1,70 - 2,00 m, 16 jours.

Au cours des deux dernières années (1968 et 1969) les bâtiments ont navigué dans le secteur Vienne - Bratislava avec un tirant d'eau de 1,40 m - 1,70 m en moyenne 33 jours par an, et avec un tirant d'eau de 1,70 m - 2,00 m, 21 jours. Dans le secteur de Bratislava à Komárno, les bâtiments ont navigué avec un tirant d'eau réduit de 1,40 m - 1,70 m en moyenne 33 jours par an, et avec un tirant d'eau de 1,70 m - 2,00 m, 28 jours.

T a b l e a u

	Vienne - Bratislava	Bratislava - Komárno
8 années	1,40-1,70 m	27 jours
(1962-1969)	1,70-2,00 m	27 jours
2 années	1,40-1,70 m	33 jours
(1968-1969)	1,70-2,00 m	21 jours
		23 jours
		16 jours
		30 jours
		28 jours

Lorsque les tirants d'eau doivent être inférieurs à 1,40 m, les entreprises de navigation yougoslaves interrompent en général la navigation et n'allègent pas les bâtiments mais attendent la venue des eaux. Au cours des huit années écoulées, les bâtiments ont attendu sur le secteur de Vienne à Bratislava en moyenne 8 jours par an, et sur le secteur de Bratislava à Komárno - 5 jours par an.

Durant les deux dernières années, sur le secteur Vienne - Bratislava, les bâtiments chargés ont attendu en moyenne 16 jours par an et sur le secteur de Bratislava à Komárno, 8 jours par an.

Durant tous les autres jours de l'année, les bâtiments traversent le secteur avec un tirant d'eau de 2,00 m et plus.

A certains endroits en amont de Gabčíkovo jusqu'à Regensburg les profondeurs et même la largeur de la voie navigable sont inférieures à celles du secteur du Danube entre Gönyű et Gabčíkovo.

Les entreprises de navigation yougoslaves transporteront cette année, et les années à venir, des marchandises qui transiteront le sec-

teur Gönyü - Gabčikovo à destination en général de Regensburg et des ports autrichiens. Nous voudrions ajouter que c'est aussi le cas pour toutes les autres entreprises de navigation des Etats danubiens.

Les bâtiments doivent être déchargés en période de basses-eaux à Komárno, car dans certains secteurs du Danube en amont de Gabčikovo les profondeurs et la largeur de la voie navigable ne sont pas suffisantes. De Komárno à Regensburg, ce n'est pas seulement le secteur de Gabčikovo - Gönyü qui représente un goulot d'étranglement pour la navigation, mais aussi certaines parties du Danube en amont de Gabčikovo, qui sont caractérisées par des conditions de navigation encore plus défavorables.

En conséquence, les entreprises de navigation ne profiteraient en rien de l'aménagement du secteur du Danube de Gabčikovo - Gönyü; car les bâtiments devraient toujours être allégés à Komárno, et en plus acquitter des taxes de navigation. Les frais d'allègement des bâtiments supportés par les entreprises de navigation yougoslaves s'élèvent en moyenne à 9.000 dollars par an.

Il en résulte clairement que la réalisation des gabarits adoptés seulement dans ce secteur du Danube n'assurerait pas à la batellerie une navigation continue accompagnée de l'utilisation optimale des capacités de charge et de traction. Par conséquent, les frais à supporter par les batelleries sous forme de taxes de navigation ne seraient pas justifiées, car elles ne se verraient pas fournir les services adéquats.

L'amélioration de la voie navigable dans le secteur Gönyü - Gabčikovo repose sur la conception que tous les travaux à exécuter soient supportés directement par la navigation, à savoir qu'ils soient uniquement financés par les taxes de navigation. Or, la navigation ne peut être grevée que par les frais causés par des travaux exécutés pour maintenir des gabarits du chenal qui permettent à la navigation d'obtenir des effets économiques.

Si, dans le secteur du Danube Gönyü - Gabčikovo, la voie navigable était entretenue durant la période des basses eaux de manière que les profondeurs à l'étiage navigable et de régularisation ne soient pas inférieures à 2,00 m, c'est-à-dire si l'obligation contractée par les pays riverains à l'occasion de l'adoption du Plan des grands travaux était assumée, il ne serait pas, à l'heure actuelle, nécessaire d'effectuer des travaux supplémentaires à la charge de la navigation. Par ailleurs, on n'assurerait pas ainsi la rentabilité des transports de marchandises du fait que les mêmes gabarits n'existeraient pas dans le secteur de Danube de Gabčikovo à Regensburg.

Intervention des experts yougoslaves
sur des questions hydrotechniques

Ce n'est pas par hasard que la réunion est appelée à rechercher une solution favorable pour la navigation sur le secteur du Danube de Gabčíkovo à Gönyü.

Le problème est fort complexe. Il englobe des éléments d'ordre technique, économique, financier et juridique. Résoudre ce problème signifie à la fois régler une série de questions étroitement liées au déroulement normal de la navigation danubienne ainsi qu'à son développement.

C'est la première fois depuis le commencement de son travail que la Commission du Danube se trouve devant un dilemme. Le problème est le suivant: faudrait-il procéder seulement du côté formel, c'est-à-dire faire simplement le choix entre les deux possibilités prévues dans l'Annexe II à la Convention - la première: établissement d'une administration fluviale spéciale, ou la deuxième: application des articles 4 et 34 de la Convention - ou faudrait-il à cette occasion tâcher de trouver la solution qui serait dans l'esprit de la Convention et aussi en pleine conformité avec les besoins de la navigation danubienne, surtout à l'heure actuelle?

Quand, en son temps, la Commission du Danube a adopté ses documents les plus importants, au premier plan se trouvait l'intérêt de la navigation et le soin de son développement. C'est dans cet esprit qu'ont été adoptés les recommandations sur la détermination de l'étiage navigable et de régularisation, les recommandations sur les gabarits du chenal navigable et des ouvrages hydrotechniques et le plan des grands travaux sur le Danube. Alors déjà il était évident que la navigation ne peut pas supporter les frais des travaux envisagés dans les documents adoptés par la Commission.

Etant donné que les coûts de ces travaux dépassent de loin les capacités de la navigation, les Etats danubiens se sont librement chargés de les supporter et ceci dans le cadre de leurs possibilités financières et économiques.

L'obligation des pays danubiens relative au financement de l'exécution de ces travaux peut, à notre avis, être conçue seulement dans le sens exprimé ci-dessus.

Chaque pays a eu la possibilité, avant de consentir à adopter les recommandations de la Commission et le plan des grands travaux, de se pencher sur une étude technico-économique des conditions existant pour la navigation sur son secteur de fleuve. Dans ce but ont été entrepris des travaux de recherches et ont été aussi établis des projets afin de trouver des solutions limitées à la navigation et pouvant être atteintes par des travaux de régularisation, et tout cela ayant en vue les possibilités rationnelles de financement d'un côté, et de l'autre, l'état physique spécifique et la morphologie du secteur donné du fleuve.

Pour mettre en harmonie les exigences visant à assurer les conditions déterminées, nécessaires pour la navigation danubienne d'un côté et ses propres possibilités financières de l'autre, la Yougoslavie, avant de donner son consentement au projet des recommandations de la Commission sur les gabarits du chenal navigable ainsi qu'au projet du plan des grands travaux sur le Danube, a entrepris les études déjà mentionnées. Nous considérons que les autres Etats danubiens ont procédé de la même manière.

Dans nos études il a été tenu compte du fait que chaque voie navigable à courant libre peut être aménagée soit par des travaux de régularisation, soit par la canalisation, ou bien par une combinaison de ces deux espèces de travaux.

Si l'aménagement d'un fleuve doit se faire par des travaux de régularisation, il se pose certaines exigences de la part de la navigation. Ainsi, à l'égard de l'état physique du lit du fleuve et du secteur avec lequel on doit compter. La morphologie et les changements du lit déterminent les valeurs des gabarits réalisables par des travaux de régularisation. Ceci est valable surtout si l'on tient compte de la rationalité des investissements. Il se peut que les gabarits établis compte tenu de la rationalité des investissements, n'atteindront que des valeurs moindres que celles des gabarits adoptés ou demandés. Dans cette situation on est obligé d'adopter les gabarits réduits, c'est-à-dire ceux se trouvant dans les limites d'un investissement rationnel sans grever la navigation, ou bien il faudrait procéder à d'autres solutions, ce qu'on peut obtenir par la canalisation du fleuve.

Les experts yougoslaves sont persuadés que des études respectives ont été aussi entreprises pour le secteur du Danube de Gabčikovo à Gönyü. Il est bien connu que les travaux de régularisation de ce secteur ont été exécutés déjà vers la fin du XIX^e siècle. Il est connu également que dans un passé très récent on a procédé, au cours de plusieurs années, à des travaux de recherches pour l'établissement du projet correspondant, ainsi qu'à l'examen sur modèle. Toutefois, nous nous trouvons aujourd'hui de nouveau devant la question présentant dans son essence un réexamen de tous les problèmes mentionnés dans cet exposé.

Il se peut qu'à un certain moment il ne soit possible, pour diverses raisons, d'estimer d'une manière réelle la situation d'un secteur de fleuve, vu la réalisation des gabarits déterminés. Il est possible aussi qu'au cours d'un certain temps de nouveaux éléments se manifestent pouvant influencer sur les solutions déjà prises. Dans ce cas, il y a l'obligation - et c'est dans l'intérêt de la navigation - de procéder au réexamen de la situation donnée pour trouver la solution la plus appropriée pour la navigation.

Les experts yougoslaves profitent de cette occasion pour rappeler leur intervention faite en octobre 1968 à la réunion d'experts, quand ils ont souligné ce qui suit:

"Le secteur du Danube Gabčikovo - Gönyü se range parmi les cas où il est difficile de dire d'avance que la méthode proposée par les deux Etats assurera un plein succès. La documentation soumise va à l'appui de cette opinion. La documentation ne permet pas de discerner les solutions techniques de l'aménagement dudit secteur. On ne peut distinguer les travaux présentant un intérêt direct pour la navigation de ceux qui intéressent d'autres usagers, quelles seront les modifications de la vitesse du courant, etc. La documentation ne donne pas la possibilité de voir si l'on a étudié la question de l'influence de la régularisation de ce secteur sur les secteurs voisins, surtout en ce qui concerne la modification des pentes. Il faudrait également savoir si l'on a effectué le calcul de la déformation du lit du fleuve dans la période actuelle, au cours des travaux et après leur exécution. Il est nécessaire de savoir si cette entreprise demeure dans le cadre des possibilités physiques du secteur, si la régularisation produira l'effet nécessaire à la navigation ou s'il convient de rechercher d'autres solutions. Commencer des travaux d'une telle envergure sans avoir au préalable élucidé les questions mentionnées, reviendrait à investir des ressources importantes sans savoir si

l'on atteindra l'objectif désiré, cela d'autant plus que l'obtention des gabarits de navigation pour les basses-eaux constitue le problème le plus délicat de la régularisation du fleuve."

Les experts yougoslaves croient que tout ce qui est exposé ci-haut en rapport avec les travaux sur le secteur de Gabčikovo à Gönyű ainsi qu'avec le financement de ces travaux ne représente pas une exclusivité de ce secteur. Pareils problèmes peuvent surgir aussi dans d'autres secteurs du Danube sur lesquels, à un moment donné, on n'a pas réussi à estimer d'une manière réelle l'état du lit de fleuve et d'autres éléments qui peuvent influencer la valeur des gabarits de navigation. Donc la solution que l'on va choisir pour le secteur de Gabčikovo à Gönyű pourra déterminer, à notre avis, les critères pour la solution des situations semblables sur d'autres secteurs du Danube.

En fonction du traitement de l'essence du problème en question et de sa solution, seront soit créé un précédent, soit institué la voie à suivre pour régler des problèmes d'ordre technico-économique présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne.

Intervention des experts bulgares

Il est bien connu que la majorité des délégations, y compris la délégation de la République Populaire de Bulgarie, a salué la proposition faite à la XXVIII^e session de la Commission par les délégations de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie d'examiner le problème en question dans le cadre des dispositions de l'Annexe II à la Convention de 1948, renonçant ainsi de fait à créer une administration sur un long secteur du Danube, celui de Rajka - Gönyű.

Lors des débats sur le problème traité, la majorité des délégations a souligné la nécessité d'agir en conformité avec les stipulations de l'Annexe II à la Convention, selon lesquelles la Commission du Danube discutera et décidera si pour l'entretien de ce secteur en bon état de navigabilité il serait approprié de créer une administration fluviale spéciale ou si la Commission du Danube se chargerait de son entretien.

Il a été noté que pour l'examen de ladite proposition et l'adoption d'une décision à son sujet, il serait nécessaire de disposer de nouvelles données technico-économiques.

A l'issue des débats, la Commission du Danube a décidé de convoquer en septembre-octobre 1970 une réunion d'experts pour l'examen des questions liées à l'entretien du secteur Gabčíkovo - Gönyű. Les autorités compétentes de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie devaient soumettre à cette réunion une documentation supplémentaire.

Les autorités compétentes bulgares ont reçu en temps voulu la documentation supplémentaire élaborée par les autorités compétentes de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie en vertu de ladite décision de la Commission, et qui leur a été envoyée par le Secrétariat de la Commission.

Après une étude approfondie de cette documentation, les experts bulgares ont constaté que les autorités compétentes tchécoslovaques et

hongroises ont effectué un travail de grande ampleur afin de faciliter les travaux de la présente réunion, et ont préparé des réponses aux questions techniques, nautiques et économiques posées au cours des précédentes deux réunions d'experts.

Néanmoins, les experts bulgares estiment que la documentation complémentaire ne donne pas des réponses exhaustives à quelques questions fondamentales et pensent que les experts tchécoslovaques et hongrois devraient fournir des explications supplémentaires au sein de cette réunion.

La documentation soumise jusqu'à présent ne sépare pas le volume et le coût des travaux exécutés pour le maintien des gabarits de chenal nécessaires de ceux accomplis pour protéger le territoire des deux Etats contre les inondations en période de glaces et de crues et pour satisfaire les besoins d'autres usagers.

A l'occasion des deux réunions d'experts antérieures, la délégation bulgare, de même que la majorité des délégations présentes ont insisté sur la nécessité de préciser le volume et le coût des travaux de régularisation requis exclusivement pour les besoins de la navigation.

Il est clair que la solution de cette question est difficile. Pour y trouver une solution juste et définitive, il convient de se fonder sur le fait que pour les besoins de la navigation seuls les ouvrages de régularisation pour eaux basses sont nécessaires. Selon la documentation, les travaux de régularisation pour basses eaux dans le secteur Gabčíkovo - Gönyű (km 1821-1790) nécessitent un montant de 46 millions de forints ou 25 millions de couronnes tchécoslovaques.

A notre avis, la comparaison, faite dans la documentation, des travaux exécutés par les pays danubiens pendant la période 1961-1966 est erronée et n'est pas bien fondée. En effet, tant la documentation que le voyage d'étude sur le secteur Rajka - Gönyű, permettent d'établir que les travaux de régularisation envisagés et réalisés ont été exécutés pour assurer l'écoulement des glaces et des crues et pour satisfaire les besoins d'autres usagers. Nous ne pouvons pas consentir à ce que l'on fasse une comparaison entre des travaux destinés en majeure partie à assurer les besoins d'autres usagers et des travaux visant à satisfaire uniquement les besoins de la navigation.

Ainsi par exemple, les travaux exécutés par la Bulgarie pendant la période 1961-1965 sur le secteur commun bulgare-roumain afin de maintenir les gabaris de chenal recommandés par la Commission du Danube étaient, comme on le sait, des travaux de dragage effectués dans le seul but d'améliorer les conditions de la navigation.

Nous estimons que, vu cette différence, il est inadmissible et erroné de faire une comparaison.

Nous estimons également que l'écoulement d'alluvions envisagé sur le secteur traité provoquera inévitablement une détérioration des conditions de la navigation sur le secteur voisin aval. De cette manière, on ne peut s'attendre à obtenir en même temps une amélioration des conditions de la navigation sur le secteur considéré et sur les secteurs voisins.

Les mesures projetées pour le secteur traité influenceront sur les secteurs voisins, notamment en ce qui concerne le régime des alluvions. Selon la Documentation complémentaire de 1968, après l'amélioration des paramètres hydrauliques, le volume des alluvions traversant le secteur considéré augmentera dans une grande mesure, mais le mouvement continu en sera assuré.

Nous ne pouvons pas accepter les déductions faites à ce sujet.

Selon les auteurs de la documentation, le volume annuel des alluvions qui se déposent dans le secteur s'élève à 600.000 m³. Or, l'écoulement sans entrave d'une grande quantité d'alluvions à travers le secteur provoquera une modification essentielle dans le régime des alluvions du secteur aval. Il est connu que ce fait entraînera la détérioration des conditions de la navigation à partir de Gönyü, étant donné que les paramètres hydrauliques sont en liaison avec le régime des alluvions.

Nous ne pouvons pas accepter non plus l'affirmation au sujet de la diminution de la vitesse moyenne du courant dont fait mention le projet. En effet, en ce qui concerne la pente de la surface, le projet indique que les travaux de régularisation visent à éliminer les modifications de pente locales et à égaliser la pente à la limite géologique. Dans ces conditions, la pente moyenne du secteur ne subira pas de modifications. D'autre part, la conclusion dans la section qui traite des débits d'eau indique la nécessité de concentrer le courant dans le lit principal. Cette mesure n'aurait comme résultat qu'une augmentation de la vitesse moyenne du courant sur le secteur considéré. Ceci est confirmé par les auteurs mêmes de l'Information et de la Documentation complémentaire qui ont indiqué que, grâce

à l'obtention de ces nouveaux paramètres hydrauliques, on peut s'attendre à une modification du régime des alluvions, à savoir à une augmentation de la capacité de transport d'alluvions du courant.

L'augmentation de la vitesse moyenne du courant aura inévitablement de l'influence sur la rentabilité de la batellerie traversant ce secteur et, en outre, contribuera à la modification du régime des alluvions sur le secteur aval.

Intervention des experts du Ministère
Fédéral des Transports de la République Fédérale d'Allemagne

Le Ministère Fédéral des Transports se félicite de ce que les Gouvernements de Hongrie et de Tchécoslovaquie aient présenté conjointement la Documentation complémentaire exposant, d'une façon détaillée et tout à fait impressionnante, les coûts élevés ainsi que les difficultés particulières présentées par les travaux d'entretien et d'aménagement plus poussés du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyű. Cette documentation permettra de faciliter les délibérations et contribuera à rapprocher ces dernières de leur terme, but qui va tout à fait dans le sens des intérêts de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ainsi que le précise la Documentation. On y fait, en matière de conclusion, la constatation que seule une Administration fluviale est en mesure d'exécuter d'une manière rationnelle et économique les travaux nécessaires.

La Commission du Danube était déjà parvenue à un résultat analogue dans sa décision du 12 décembre 1950, décision par laquelle elle donnait son accord à la création d'une Administration fluviale pour le secteur de Rajka - Gönyű. Certains pays-membres avaient toutefois fait des réserves quant à l'efficacité de cette décision en invoquant pour raison que la Commission du Danube, aux termes du texte explicite du paragraphe 2 de l'Annexe II, n'est habilitée à prendre une décision que dans le cas où celle-ci concerne le secteur de Gabčíkovo - Gönyű. Eu égard aux réserves formulées, les Gouvernements de Hongrie et de Tchécoslovaquie ont été amenés à restreindre leur demande à la création d'une Administration fluviale sur le secteur de Gabčíkovo - Gönyű.

La décision qu'elle avait prise en 1950 étant devenue sans objet en raison du changement intervenu dans le domaine d'application spécial de l'Administration fluviale, la Commission du Danube doit donc redécider s'il est opportun de créer une Administration fluviale analo-

gue à celles prévues par les articles 20 et 21 et qui serait responsable de l'accomplissement des travaux du secteur de Gabčíkovo - Gönyű, ou s'il suffit d'appliquer les dispositions du paragraphe 2 des articles 4 et 34 de la Convention de Belgrade.

La Commission du Danube se devrait en l'occurrence de vérifier si les conditions préalables à la prise d'une décision aux termes de l'Annexe II sont encore remplies, c'est-à-dire si les travaux à effectuer dépassent aujourd'hui encore, et de loin, les proportions que "l'on peut raisonnablement exiger des Etats riverains compétents".

Un tel examen semble nécessaire étant donné que la décision déclaratoire figurant au paragraphe 1 de l'Annexe II a été prise voilà plus de 20 ans dans des conditions tout à fait différentes de celles d'aujourd'hui. La puissance économique de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie s'est considérablement accrue entre-temps; les autres pays-membres ont eux aussi mené à bien quantité de régularisations plus importantes et plus coûteuses. Une étude qui tiendrait compte, à titre de comparaison, non seulement des frais engagés par les différents pays-membres pour les travaux d'entretien et d'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, mais aussi du revenu national de chacun d'entre eux, aurait pour effet de préparer et d'accélérer une décision sur le bien-fondé de l'entreprise.

Le déroulement des délibérations a fait apparaître que jusqu'ici, certains pays-membres considèrent avec réserve la création d'une Administration fluviale pour le secteur de Gabčíkovo - Gönyű étant donné qu'une telle Administration est également habilitée à prélever des taxes de navigation. Ils redoutent que le prélèvement d'autres taxes ne compromette dangereusement la compétitivité, c'est-à-dire l'existence même de la navigation sur le Danube.

Les assurances fournies par la Hongrie et la Tchécoslovaquie selon lesquelles la navigation internationale aurait l'entier bénéfice des travaux effectués et verrait ainsi augmenter sa capacité, n'ont jusqu'ici pas suffi à dissiper toutes les réserves formulées. Peut-être serait-il possible de convaincre les pays-membres hésitants des avantages dont bénéficierait la navigation et de leur faire adopter un avis plus favorable, si la Hongrie et la Tchécoslovaquie, ainsi que les experts du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne le leur avaient déjà suggéré, étaient disposées à présenter une étude complémentaire expliquant en détail quelles sont les mesures prévues et dans quelles proportions ces dernières contribueront à améliorer les conditions de navigation. Ainsi

qu'on l'a déjà indiqué, une telle étude pourrait se baser sur les principes élaborés par le Groupe de travail du coût des infrastructures de la Commission Economique pour l'Europe - Comité des Transports Intérieurs - (cf. document W/TRANS/345 - W/TRANS/WP35/2).

L'imputation à la navigation - et uniquement à titre exceptionnel - des coûts des travaux à effectuer pour améliorer les conditions de la navigation va également dans le sens des principes contenus dans la Convention de Belgrade. Le paragraphe 1 de l'Annexe II insiste tout particulièrement là-dessus.

J'estime pour cette raison que les Gouvernements de la République Populaire de Hongrie et de la République Socialiste de Tchécoslovaquie doivent être invités à recalculer les taxes de navigation pour le secteur le plus court en tenant compte des coûts imputables à la navigation; ce n'est qu'ainsi en effet que les Etats intéressés peuvent savoir avec quelles charges leurs navigations auront à compter.

Intervention des experts soviétiques

Notre réunion a examiné en détail des questions techniques et nautiques et, dans une certaine mesure des questions économiques, examen qui nous semble avoir été très utile. Au cours des débats, nous avons réussi à éclaircir de nombreux éléments qui se rapportent aux travaux projetés sur le secteur Gabčíkovo - Gönyü.

Nous avons eu la possibilité de nous convaincre de ce que la Hongrie et la Tchécoslovaquie exécutent de grands travaux hydrotechniques qui entraînent des dépenses correspondantes pour maintenir des conditions de navigation normales sur le secteur considéré, et que le volume de ces travaux ne diminuera pas à l'avenir.

De notre avis, la mise au clair des questions techniques et économiques ne doit pas entraver la solution de la tâche fondamentale stipulée dans l'Annexe II à la Convention, à savoir: de discuter et de décider si pour l'entretien du secteur Gabčíkovo - Gönyü dans un bon état de navigabilité il suffirait de créer une administration spéciale semblable à celles qui existent déjà sur le Danube ou d'appliquer à ce secteur les stipulations des articles 4 et 34 de la Convention.

Après avoir solutionné en principe le problème de la navigation dans le secteur Gabčíkovo - Gönyü à la lumière de l'Annexe II à la Convention, on pourrait examiner le problème en question à la lumière de l'article 8 de la Convention de 1948 en tenant compte des résultats des discussions sur les questions techniques, nautiques et économiques. En vertu de cet article, la Commission du Danube doit faire des recommandations aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales au sujet de l'exécution du Plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation. Ces recommandations pourraient viser les buts dont il a été à maintes reprises question à notre réunion, ayant en vue que les travaux sur le secteur Gabčíkovo - Gönyü doivent être réalisés de la manière la plus économique et que les résultats de ces travaux doivent donner à la navigation des avantages éco-

nomiques. Il est naturel que la navigation participe seulement à des dépenses qui se rapportent directement à la navigation, tandis que les droits, qui pourraient être établis pour couvrir ces dépenses devraient être réellement minimales.

En ce qui concerne la solution du problème de la navigation sur le secteur Gabčíkovo - Gönyű à la lumière de l'Annexe II à la Convention de 1948, le Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques s'est déjà prononcé à la XXVIII^e session en faveur de la création sur ce secteur d'une administration fluviale spéciale.

Dans la pratique danubienne, des administrations existent déjà sur d'autres secteurs du fleuve et, en conséquence, la création d'une administration pour le secteur Gabčíkovo - Gönyű ne poserait pas la nécessité de solutionner des questions complémentaires d'ordre juridique et administratif.

Nous pourrions également consentir à solutionner ce problème par la transmission à la Commission du Danube des travaux à exécuter sur ce secteur, conformément à l'article 4 de la Convention, si la majorité des pays, y compris la Hongrie et la Tchécoslovaquie, adoptaient une telle solution. Toutefois, la pratique de la navigation danubienne et de l'activité de la Commission du Danube ne connaît pas de précédent en matière de l'application de l'article 4, et ainsi la Commission aurait à résoudre une série de nouveaux problèmes complexes. Parmi ceux-ci on peut relever notamment les problèmes liés à la nécessité de créer, dans le cadre du Secrétariat de la Commission, un organisme qui s'occuperait de la réalisation pratique des travaux sur ce secteur, les questions des relations entre la Commission du Danube et les Etats riverains sur les territoires desquels les travaux seront exécutés, les questions du taux des droits et de la modalité de leur perception pour couvrir les dépenses de la Commission du Danube et de l'entretien de son Appareil affecté à la perception de ces droits, etc. Une telle solution nous paraît plus compliquée et, à notre avis, elle n'assurerait pas des avantages économiques par rapport à la solution qui envisagerait la création d'une administration.

Avis des experts tchécoslovaques et hongrois
au sujet de la répartition des frais des travaux
de régularisation

Les experts tchécoslovaques et hongrois soulignent encore une fois que seules les dépenses des travaux de régularisation qui visent uniquement l'entretien et l'amélioration du chenal navigable figurent dans la documentation soumise par les autorités compétentes de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie. En conséquence, il n'est pas possible de séparer ces dépenses. Les mesures de protection contre les inondations et les eaux souterraines sont réalisées sur la base d'autres projets et leur financement est couvert par d'autres moyens. Ceci est indiqué en détail dans l'Information de 1969 sur les travaux projetés en vue de la régularisation et de la protection contre les inondations du secteur du Danube Rajka - Gönyü.

Les principaux travaux de régularisation du secteur des seuils du Danube ont été exécutés de 1886 à 1896 afin d'améliorer les conditions de navigation et d'écoulement des glaces. La réalisation de ces travaux de régularisation a permis d'améliorer en partie les conditions de protection contre les inondations car, à l'issue de ces travaux, on a réussi à obtenir un lit relativement rectiligne et uni (largeur 300-420 m) alors que jusque là le fleuve coulait à travers un réseau de petits bras.

La navigation danubienne n'a pas été satisfaite des résultats des travaux de régularisation pour eaux moyennes, car auprès des grandes largeurs du chenal, des faibles profondeurs apparaissaient à l'époque de l'étiage. Pour cette raison, des travaux de régularisation pour étiage navigable et de régularisation ont été entamés, et se poursuivent encore dans le lit principal.

Les travaux de régularisation pour étiage navigable et de régularisation consistent en la construction, dans le lit principal, de digues transversales en pierres. Ces digues rétrécissent le lit pour concen-

trer les débits à l'époque des basses-eaux et obtenir des profondeurs plus grandes.

Les digues transversales que Messieurs les Experts ont eu la possibilité de voir en septembre 1969 au cours du voyage d'étude sur le secteur du Danube Rajka - Gönyű, provoquent à l'époque des crues d'importantes retenues, ce qui met en danger les digues de protection qui risquent d'être rompues. Parfois, la rupture des digues de protection peut avoir des conséquences néfastes, comme par exemple en 1965, quand la rupture d'une digue a provoqué des dommages de 3,5 milliards de couronnes tchécoslovaques.

Il découle de ce qui précède que lors de la réalisation des travaux de régularisation pour étiage navigable et de régularisation, les intérêts de la navigation sont en contradiction avec ceux de la protection contre les inondations.

La fermeture des bras secondaires par des ouvrages transversaux sert également les intérêts de la navigation. Le but de ces ouvrages est de concentrer les débits bas et moyens dans un lit unique, pour obtenir ainsi des plus grandes profondeurs et prévenir des déformations du lit. Les bras secondaires qui se jettent dans le fleuve contribuent au caractère variable du régime des alluvions de fond, source de fréquentes formations de seuils limitatifs.

La fermeture des bras secondaires au moyen d'ouvrages en pierres, réalisés dans l'intérêt de l'amélioration des conditions de la navigation sur le secteur de seuils du Danube, est contraire aux intérêts de la protection contre les crues, car c'est par les bras secondaires que s'écoule une grande partie des eaux de crues. La construction d'ouvrages en pierres dans les bras secondaires diminue essentiellement la capacité d'écoulement de ces derniers.

L'effet positif des travaux de dragage sur la capacité d'écoulement de la partie navigable du lit ne peut compenser l'effet négatif produit par la construction, dans les bras secondaires, d'ouvrages en pierre et en gravier. Les matériaux dragués sont déposés dans le lit majeur ou dans les bras, ce qui diminue la section mouillée du lit et entrave le passage des crues.

Ces travaux de régularisation, effectués dans l'intérêt de la navigation dans le secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyű, n'assurent pas des avantages à d'autres branches de l'économie nationale. Ainsi

par exemple, ils ne contribuent pas à améliorer les possibilités de prises d'eau du Danube, etc. La régularisation fondamentale et générale de ce secteur du Danube a été réalisée entre 1886 et 1896.

Partant de ce que les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie, de l'Union Soviétique et de la Yougoslavie ont souligné à maintes reprises la nécessité de séparer le coût des travaux envisagés pour l'amélioration des conditions de la navigation de celui des travaux servant à d'autres buts et d'autres usagers, les experts tchécoslovaques et hongrois soumettent la proposition de compromis suivante:

Les Parties tchécoslovaque et hongroise s'engagent à prendre à leur charge la part des dépenses annuelles nécessaires pour l'entretien du chenal navigable dans le secteur Gabčíkovo - Gönyű qui correspond aux dépenses annuelles de l'entretien du chenal navigable dans le secteur Gönyű-Szob (km 1791-1708).

En ce qui concerne le reste des dépenses annuelles de l'entretien du secteur Gabčíkovo - Gönyű, celui-ci sera couvert au moyen de taxes particulières par les entreprises de navigation des pays danubiens, inclusivement les entreprises de navigation tchécoslovaques et hongroises.

Intervention des experts autrichiens

Notre délégation a l'impression que nous avons fait quelques progrès pendant cette réunion d'experts, et nous voudrions essayer de tirer quelques conclusions qui montreront les progrès que nous avons faits et permettent de parler d'un travail constructif.

Nous avons examiné le projet présenté en 1968 et nous avons l'impression que la conclusion suivante s'impose: on ne peut pas dire que ce projet soit du point de vue technique tout à fait déraisonnable. Il a été préparé par des techniciens qui connaissent leur métier et auxquels nous ne voulons pas apprendre ce qu'on peut faire en matière hydrotechnique. La lacune du projet est d'une autre nature. Il y manque une relation justifiable entre les moyens techniques et financiers nécessaires pour le réaliser et le rendement que la navigation en peut attendre. En termes économiques, l'"input" dépasse de loin l'"output". Vu la situation précaire de la navigation, il est cependant absolument nécessaire qu'il y ait une connexion directe entre les dépenses et le rendement et que les charges à imposer à la navigation puissent être supportées par celle-ci.

Nous sommes heureux de pouvoir constater que les experts des deux pays comprennent cette situation car dans leur déclaration commune les experts tchécoslovaques et hongrois ont démontré la possibilité d'une révision du projet des travaux envisagés.

Un autre point où nous avons fait un progrès sensible est celui qui traite de la question suivante: quelle partie des travaux peut être adjugée à l'intérêt de la navigation et quelle est celle à d'autres buts hydrotechniques. Nous savons qu'il est difficile de séparer ces deux parties scientifiquement, mais Monsieur le Professeur Danišovič nous a donné des indications sur la ligne d'un compromis. Cependant, pour faire une proposition concrète, il nous faudra encore des calculs concrets.

La délégation tchécoslovaque nous a demandé ce que nous pensons des autres aspects et surtout des questions juridiques. Il nous paraît que dans ces domaines il nous reste encore du travail à faire. A notre avis, il serait nécessaire de clarifier les questions suivantes:

L'Annexe II parle d'un dépassement de ce qui peut raisonnablement être demandé des deux pays. Jusqu'à présent nous n'avons pas encore pu évaluer concrètement ce qui dépasse vraiment la capacité des deux pays. Il faudrait donc recevoir quelques indicateurs, faire quelques calculs par lesquels on pourrait fixer les montants de dépassement des possibilités des deux pays. Nous pensons qu'une telle réponse est nécessaire car une décision dans cette question pourrait être un préjudice pour la solution d'autres problèmes dans d'autres secteurs. Nous pensons surtout aux travaux de canalisation qui seront beaucoup plus coûteux et ne seront certainement pas toujours couverts par l'énergie électrique que l'on gagnera par la construction de stations hydro-électriques. Nous devons donc discuter la question si une décision concrète dans le secteur Gabčíkovo - Gönyű pourra être un préjudice pour d'autres secteurs.

En plus, nous devons nous occuper de la question: quelle influence un changement fondamental dans ce secteur aura sur nos obligations dans le cadre des grands travaux. Nous savons maintenant, qu'avant 1980 au moins, nous ne pouvons attendre une profondeur de 2,50 m dans ce secteur. Est-ce que par cela les autres secteurs, surtout les secteurs en amont sont libérés de leurs obligations car leurs dépenses ne donneront aucun rendement en attendant l'amélioration du secteur Gabčíkovo - Gönyű? Qu'advient-il de l'équilibre des obligations et des avantages que nous avons créé lors de la prise de la décision sur le plan des grands travaux? Au moins, nous devrions faire quelques propositions sur la procédure à suivre.

En plus nous devons nous prononcer sur ce qui arrivera si l'Autriche, par la création de stations hydro-électriques jusqu'à sa frontière ou près de sa frontière, coupe totalement le passage d'alluvions dans les secteurs aval. Est-ce qu'on pourrait alors demander raisonnablement de l'Autriche de continuer à participer aux frais des travaux dans un secteur où l'influence positive de ces constructions en Autriche se fera sentir?

Pour conclure et pour être très clairs, nous devons dire que les délibérations sur cette question ne nous ont pas convaincus que les

exigences de ce secteur - quoiqu'il en existe et qu'elles dépassent celles de certains autres secteurs du Danube - soient d'une mesure véritablement au-dessus de la capacité des deux pays riverains. Ils pouvaient supporter les frais de ce secteur pendant 22 ans et ils nous ont même, à un certain moment, déclaré qu'ils ne demanderaient pas l'aide des autres pays. En plus, la situation économique en général et les relations aux exigences dans d'autres secteurs ont changé depuis 1948. Cependant, l'Annexe II existe et nous l'avons signée. Mais pour demander de notre Gouvernement une décision et pour pouvoir la défendre devant le pays on devrait présenter tous les "pour" et tous les "contre" ainsi qu'un rapport sur toutes les éventualités que nous avons examinées. De ce rapport il devrait ressortir pour quelle raison l'Autriche se décide pour telle ou telle solution. En tout cas, nous pouvons vous assurer que notre décision se tiendra dans le cadre de la Convention que nous avons signée et à laquelle nous nous tiendrons.

Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois
aux questions des experts autrichiens

1^{ère} question - Est-ce que le projet présenté en 1968 sera exécuté entièrement et aux frais envisagés à cette date?

Réponse - Le volume des travaux de régularisation nécessaires pour l'amélioration et l'entretien des gabarits du chenal sur le secteur des seuils du Danube (profondeur 2,5 m, largeur 120 m) a été fixé sur la base des recherches scientifiques détaillées exécutées pendant de longues années, aussi bien par les instituts de recherches scientifiques et d'établissement de projets de la Tchécoslovaquie que par ceux de la Hongrie, de l'expérience acquise dans le domaine des travaux réalisés sur ce secteur et de la documentation afférente aux projets.

Partant de ce qui précède, on peut en toute responsabilité déclarer que ce projet confirmera sa justesse.

Les termes de l'exécution de ces travaux ont été indiqués dans l'Information commune de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie soumise en 1968.

Les experts tchécoslovaques et hongrois estiment que le volume total des travaux de dragage et de mise en place de pierres, indiqué dans l'Information, est nécessaire.

Le plan de l'Administration fluviale envisage la réalisation de tous les travaux prévus.

Sur la base des travaux exécutés dans le domaine des recherches scientifiques et de l'expérience acquise en cette matière, les spécialistes tchécoslovaques et hongrois estiment que le volume des travaux à réaliser jusqu'en 1980 pourra assurer une profondeur de chenal de 2,5 m et une largeur de 120 m.

L'entretien de ces gabarits nécessitera de grandes dépenses annuelles.

2^{ème} question - Est-ce que les gabarits à atteindre et notamment la profondeur de 2,5 m seront réalisés et à quelle date? Est-ce qu'on peut nous garantir que ces gabarits seront obtenus à la date indiquée?

Réponse - Nous avons déjà partiellement répondu à la première partie de la question dans la réponse précédente.

Le succès des travaux de régularisation envisagés dépend du rythme de leur réalisation et du commencement par l'Administration fluviale en temps utile de l'exécution des travaux nécessaires, conformément au plan exposé dans l'Information de 1968. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que jusqu'à présent l'Administration fluviale n'avait pas les possibilités de procéder à la réalisation du plan, car elle ne disposait pas des moyens financiers nécessaires à cet effet.

3^{ème} question - Est-ce que les deux pays ont encore l'intention de passer à la 2^{ème} étape des grands travaux sur le Danube et de canaliser le secteur en question pour atteindre une profondeur de 3,5 m?

Réponse - La 2^{ème} étape des grands travaux vise l'obtention d'une profondeur de chenal de 2,5 m.

Il est bien connu qu'une profondeur de chenal navigable de 3,5 m sur le secteur des seuils du Danube ne peut être obtenue au moyen de travaux de régularisation; ce but peut être atteint uniquement par la construction d'ouvrages hydrotechniques, hydroénergétiques et de navigation.

La 2^{ème} étape des grands travaux figure dans le plan de l'Administration fluviale. La réalisation de cette étape est urgente, car elle est nécessaire et utile pour la navigation.

4^{ème} question - Dans le cas d'une canalisation du secteur considéré, qu'advient-il de ce projet, des travaux déjà exécutés et de la participation des autres pays, qui s'avèreront inutiles, respectivement dépassés par le développement?

Réponse - Les conditions naturelles sur le secteur de seuils du Danube sont extrêmement difficiles du point de vue de la construction d'un ouvrage hydroénergétique. En conséquence, selon les avant-projets, la construction d'un tel ouvrage sur ce secteur serait fort coûteuse. Par ailleurs, du point de vue de la production de l'é-

nergie, cet ouvrage ne serait pas rentable. Bien que les projets soient prêts depuis 1952 déjà, il n'a pas été possible de les inclure dans le plan des investissements de l'Etat. La construction d'ouvrages hydro-énergétiques sur le secteur considéré n'a pas été incluse dans le Plan quinquennal pour 1971-1975 de développement de l'économie nationale de la Tchécoslovaquie. Cela signifie qu'on ne peut prévoir la réalisation de cette oeuvre avant la fin de 1980. Or, la navigation sur le Danube doit se développer.

Pour assurer le développement de la navigation, il faut poursuivre les travaux d'amélioration du chenal navigable, et ce non seulement sur les autres secteurs du Danube, mais aussi sur le secteur de seuils Gabčíkovo - Gönyű. Le projet des travaux de régularisation sera graduellement réalisé de 1968 à 1980. La profondeur et la largeur du chenal seront augmentées jusqu'à l'obtention, à l'étiage navigable et de régularisation, d'une profondeur minima de 25 dm et d'une largeur minima de 120 m. Il va de soi que les travaux de régularisation envisagés seront exécutés en premier lieu sur les seuils limitatifs et ainsi ils auront directement des effets positifs sur la navigation danubienne. Voilà en quoi consiste la différence fondamentale entre les travaux de régularisation et la canalisation d'un fleuve.

La construction de grands systèmes hydroénergétiques et de navigation sur le Danube nécessite 5-6 années. Ce n'est qu'après ce temps que les conditions de navigation s'améliorent. Pendant la période de construction, les investissements n'ont aucun effet positif sur la navigation, tandis que les travaux de régularisation contribuent déjà au cours de leur réalisation à l'amélioration des conditions sur le chenal.

Même si les Gouvernements de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie décideront de construire des ouvrages hydrotechniques sur ce secteur du Danube, au moins trois ans s'écouleront entre l'adoption de cette décision et le commencement des travaux de construction. Ainsi, nous aurions à notre disposition le temps nécessaire pour réviser le plan de régularisation de 1968. Nous estimons que les travaux de régularisation exécutés jusqu'à présent sur le secteur de seuils en question n'ont pas été superflus; au contraire, ils ont été nécessaires pour le développement de la navigation sur le Danube. Ceci est également valable pour les travaux projetés qui vont aussi contribuer à ce développement. Les exigences de la navigation à l'égard des gabarits du chenal croissent en fonction de son développement, tandis que l'amélioration des conditions sur le chenal participe à l'essor de la navigation.

Il est à noter que les travaux de régularisation projetés sur le secteur des seuils du Danube relèvent du domaine de l'entretien du chenal. De plus grandes profondeurs et largeurs du chenal ne peuvent être assurées qu'au prix d'une augmentation des frais d'entretien. L'expérience de 1950 confirme ceci. Bien que, depuis, les profondeurs et les largeurs de chenal sur le secteur des seuils ont été augmentées, les dépenses annuelles des travaux d'entretien ont également augmenté. La réduction des frais d'entretien provoquerait une détérioration du chenal navigable (profondeurs et largeurs de chenal plus faibles). Ceci est une conséquence du caractère particulier de ce secteur de seuils du Danube.

Etant donné que les dépenses annuelles d'entretien du chenal en état de navigabilité sur le secteur de seuils ont considérablement augmenté au cours des dernières années par rapport à 1948, quand a été signée la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et ses signataires reconnaissaient que les travaux de maintien de ce secteur en bon état de navigabilité dépassent de loin ceux que l'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains, cette constatation des signataires s'avère à l'heure actuelle encore plus valable qu'en 1948.

Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois
aux questions des experts roumains

Question - Quel est l'état actuel du secteur de Danube considéré et pourquoi n'y a-t-il pas de modifications ayant en vue les travaux exécutés au cours de 20 ans?

Réponse - La situation morphologique du secteur Rajka - Gönyű, resp. Gabčíkovo - Gönyű n'a pas subi de changement au cours des vingt dernières années. Pour cette raison, les gabarits de chenal adoptés par la Commission du Danube ne pourront être assurés qu'après la réalisation du plan exposé dans l'Information commune de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie. Les travaux exécutés jusqu'à présent ont seulement amélioré la situation sur les grands seuils. Sans régularisation totale de ce secteur, les travaux ne donneront que des résultats temporaires.

La situation actuelle est la suivante: - Au cours des 20 dernières années, le nombre de jours avec présence de seuils a diminué, tandis que le nombre de jours navigables a augmenté. La profondeur sur les seuils a augmenté (Information de 1968, fig. 2.22). Les possibilités de l'exploitation de la portée en lourd des bâtiments ont également augmenté de 700-750 tonnes à 1000-1200 tonnes.

Une telle situation ne peut être maintenue que si les travaux projetés seront exécutés. Sans l'exécution de ces travaux, il ne s'avère pas possible d'assurer les conditions de navigation recommandées par la Commission du Danube.

Question - Du montant des dépenses envisagées, quelle part servira les besoins de la navigation, et quelle part servira ceux des autres branches de l'économie nationale?

Réponse - Tous les travaux projetés en vue de l'amélioration des conditions de la navigation sont énumérés sous point 1.5 de l'Information de 1969. Les travaux à exécuter pour d'autres branches de l'économie figurent sous point 2 de l'Information. Le point 3 explique la relation entre les travaux énumérés sous points 1.5 et 2.

Question - Quand seront réalisés les travaux projetés?

Réponse - Tenant compte des possibilités actuelles de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie, les travaux projetés pourront être réalisés vers 1991.

Un délai aussi prolongé ne nous satisfait pas. Ces travaux devraient être achevés au plus tard dans une période de 10 ans, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1980. Dans ce cas, les gabarits projetés de la voie navigable pourront être assurés.

Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois
aux questions des experts du Ministère des
Transports de la RF d'Allemagne

1. Le fait que la Hongrie et la Tchécoslovaquie dépensent pour l'exécution des travaux de régularisation sur le secteur du Danube considéré environ 10 fois plus que les autres Etats riverains sur leur secteur de fleuve respectif, découle non seulement de la documentation présentée, mais également des données de la Commission du Danube.

Jusqu'à présent, l'état fixé il y a 20 ans dans l'Annexe II à la Convention n'a pas subi de changement. Au cours des 20 dernières années, les deux Etats ont exécuté de grands travaux de régularisation dans l'intérêt de la navigation, et jusqu'en 1968, ils ont supporté les frais de ces travaux. Les résultats de ces travaux de régularisation de grande envergure se reflètent dans l'amélioration des conditions de la navigation, comme il découle de la documentation présentée par les deux pays.

2. La documentation des autorités compétentes de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie fournit toutes les données qui permettent d'établir que la navigation tirera des avantages réels de l'exécution des travaux de régularisation projetés. Les renseignements détaillés sur les travaux se trouvent dans le Projet. Depuis deux années, tous les pays danubiens intéressés avaient la possibilité d'examiner ce projet. Ce fait a été porté à la connaissance des autorités compétentes, la Hongrie et la Tchécoslovaquie leur assurent cette possibilité à l'avenir également.

Sur la base de ce qui précède, il ne paraît pas nécessaire de préparer une documentation supplémentaire.

3. La documentation présentée par les deux pays permet d'établir que seules les dépenses qui servent les intérêts de la navigation y ont été indiquées, conformément aux stipulations de l'Annexe II à la Convention.

4. En ce qui concerne la question du taux des taxes pour le secteur le plus court compte tenu des frais imputables à la navigation, la documentation fournie par les deux pays donne une réponse à ce sujet, et ainsi la présentation de nouvelles informations ne nous paraît pas nécessaire.

Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois
aux questions posées dans la lettre du Représentant
de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie
en date du 22 juillet 1970

Dans sa lettre du 22 juillet 1970 adressée à la Commission du Danube, le Représentant de la RSF de Yougoslavie l'a informé de ce qui suit:

"Vu que le matériel disponible ne permet pas d'établir le volume des travaux et le montant des frais effectifs occasionnés par l'entretien annuel du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű, aussi bien dans la situation actuelle que dans le cadre de la réalisation des gabarits prévus au moyen des travaux de régularisation et des travaux de dragage annuels, les experts yougoslaves désireraient recevoir quelques explications plus détaillées concernant les questions suivantes:

a) En ce qui concerne l'état actuel du secteur:

1. Quelle est la situation effective quant aux gabarits réalisés sur ce secteur?

Réponse - Dans la période de 1949 à 1953, des profondeurs inférieures à 2,5 m étaient enregistrées en moyenne pendant 183 jours par an sur le secteur Gabčikovo - Gönyű.

Entre 1961 et 1965, grâce au volume important des travaux de régularisation et d'entretien du chenal exécutés à partir de 1953, le nombre de jours quand les profondeurs étaient inférieures à 2,5 m a diminué en moyenne à 95 jours.

A la suite de la crue estivale de 1965, des déformations importantes se sont produites dans la voie navigable, des ouvrages en pierre ont été détruits et une quantité considérable de gravier s'est déposée dans le lit principal. En conséquence, les profondeurs sur les secteurs de seuils sont tombées à moins de 2 m (17 dm et même 15 dm).

A l'heure actuelle, des profondeurs minima de 18 dm à l'ENR apparaissent sur le secteur de seuils du Danube.

2. Quelles sont les restrictions à la navigation et leur durée durant la saison de navigation?

Réponse - Les restrictions à la navigation par suite de l'insuffisance de profondeurs navigables et leur durée sont fonction de la durée des profondeurs inférieures à 2,5 m.

Ces restrictions ont diminué après 1953 quand les grands travaux de régularisation, mentionnés plus haut, ont été entamés.

3. Quel est le volume annuel des travaux de dragage nécessité par l'entretien annuel du chenal navigable dans l'état actuel, et quel est le montant des frais annuels y relatifs?

Réponse - Le volume annuel des travaux de dragage nécessités sur le secteur Gabčíkovo - Gönyü par l'entretien du chenal navigable dans l'état actuel se chiffre à environ 300.000 m³ de gravier; le montant des frais annuels y relatifs est d'environ 6 millions de couronnes.

4. Quels sont le volume des travaux et les frais annuels d'entretien du système actuel d'ouvrages hydrotechniques pour l'étiage navigable et de régularisation?

Réponse - Le volume des travaux d'entretien du système actuel d'ouvrages hydrotechniques pour l'ENR nécessite une mise en place annuelle de pierres d'environ 20.000 m³ sur le secteur Gabčíkovo-Gönyü; les frais annuels y relatifs sont d'environ 6 millions de couronnes.

Remarque: Les chiffres susmentionnés ont été arrondis, ayant en vue que le régime d'alluvions et des déformations du lit, qui est fonction du régime des crues et des glaces, varie chaque année. Cet état de choses a été exposé dans l'Information (fig. 2.32-a) présentée en 1968 par les délégations de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie.

b) Si les gabarits prévus étaient assurés par des travaux annuels de dragage:

1. Montant des frais annuels d'entretien en bon état du secteur en vue de la navigation

Réponse - Les gabarits envisagés (profondeur 2,5 m, largeur 120 m) ne peuvent être assurés que par des travaux de dragage annuels. Par ailleurs, une mise en place de pierres est toujours nécessaire car les crues en été et le charriage de glaces en hiver détériorent les ouvrages en pierre et provoquent d'importantes déformations du lit qui exigent des travaux de réparation. Les frais annuels d'entretien du secteur Gabčíkovo - Gönyű en état de navigabilité s'élèvent à environ 20 millions de couronnes.

2. Volume annuel des travaux et montant des frais pour réaliser et entretenir par des travaux de dragage les gabarits prévus (profondeur: 2,5 m; largeur: 120 m)

Réponse - Le volume annuel des travaux de dragage nécessaires pour réaliser et maintenir les gabarits prévus sur le secteur Gabčíkovo-Gönyű, s'élève à environ 350.000 m³ de gravier; les frais annuels y relatifs sont d'environ 7 millions de couronnes.

3. Montant des frais annuels d'entretien des ouvrages hydro-techniques à l'ENR

Réponse - Les frais annuels d'entretien des ouvrages hydrotechniques à l'ENR sur le secteur Gabčíkovo - Gönyű se chiffrent à environ 14.000.000 de couronnes.

4. Les facteurs d'exploitation défavorables pour la navigation seraient-ils ainsi éliminés?

Réponse - Il est bien connu que l'obtention d'une profondeur de 2,5 m améliorerait sensiblement les conditions de la navigation et créerait pour les entreprises de navigation danubiennes les possibilités d'exploiter, sur une plus grande échelle, les bâtiments de grande portée en lourd et puissance qui assurent une plus grande rentabilité.

L'obtention d'une largeur de chenal de 120 m assurerait les possibilités de rencontre des montants et des avalants sur des sections où par suite des dangers nautiques, des restrictions et des interdictions sont appliquées à l'égard de la navigation. Après d'une telle largeur de chenal, le trafic des bâtiments et la sécurité de la navigation augmenteront.

Réponses des experts soviétiques
aux questions des experts yougoslaves

1. Par "droits minima", les experts soviétiques entendent les droits qui servent uniquement à l'entretien et à l'amélioration des conditions de la navigation sur le secteur considéré du Danube.

La majorité des experts a exprimé l'avis qu'il serait nécessaire de séparer les dépenses qui se rapportent directement à la navigation de celles qui relèvent d'autres usagers.

2. Parlant de ce que lesdits droits ne doivent pas, si possible, accuser de brusques variations, les experts soviétiques avaient en vue une réalisation des travaux telle que les travaux soient répartis uniformément par années afin que les dépenses qui en découlent puissent aussi, dans la mesure du possible, être réparties uniformément.

I N F O R M A T I O N

sur la question de la confection et de
l'utilisation des cartes-radar

Le point 9 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971 charge l'Appareil de la Commission de 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, de synthétiser la documentation reçue et de dresser une Information à diffuser à tous les pays danubiens.

La présente Information a été dressée sur la base de la documentation reçue.

1. Les autorités compétentes autrichiennes ont communiqué qu'elles ne possèdent pas d'expérience dans le domaine de la confection et de l'utilisation de cartes-radar, et qu'en conséquence elles ne peuvent se prononcer sur l'utilité de ces cartes en tant que moyen de navigation auxiliaire.

Jusqu'à présent, les bâtiments équipés d'appareils-radar utilisent avec de bons résultats des cartes nautiques à l'échelle de 1:10.000.

2. Les autorités compétentes bulgares ont communiqué qu'elles ont pris, au courant de l'année, des photographies du secteur Roussé - Riahovo (km 496-465) dans le but de confectionner, par leur ajustement, une carte-radar expérimentale. Les prises de vues ont été faites tous les 1 km avec un cercle de distance de 2 km. Les photographies ainsi obtenues s'écartaient de 50% par rapport à l'image de l'écran, ce qui satisfait les conditions de la confection de la carte. Certaines pho-

tos ont été prises quand les signaux kilométriques des deux rives se trouvaient sur le même alignement que le bâtiment et le centre de l'image-radar correspondait au kilomètre respectif de la région.

Les photographies ont été prises pendant la marche du bâtiment qui suivait le chenal fixé selon le compas.

La série de photographies a servi à la confection de deux cartes-radar. L'une des cartes a été établie sur la base des prises faites à partir du centre du bâtiment vers la proue, et l'autre sur la base des prises de vues faites du centre vers la poupe.

Les 2 cartes ont été utilisées une semaine après les prises de photographies, quand le niveau d'eau avait subi des changements, et il a pu être établi qu'elles sont utilisables comme moyens de navigation auxiliaires quand la visibilité est mauvaise. Toutefois, il a été également constaté que l'image sur la carte-radar n'était pas identique à l'image reproduite sur l'écran, sauf pour ce qui est de quelques sections de la berge.

Il découle de ce qui précède que, même avec un écart de 50% les prises de vues faites tous les kilomètres ne donnent pas de résultats satisfaisants, et qu'il convient d'en faire tous les 250 m. Par ailleurs, il serait nécessaire de confectionner des cartes-radar pour niveaux bas, moyens et hauts.

Les bateliers bulgares n'ont pas d'expérience en ce qui concerne l'utilisation des cartes-radar, car ils n'en possèdent point. A l'heure actuelle, les autorités compétentes bulgares travaillent à la confection d'une carte-radar expérimentale pour une section de fleuve de 30 km. Après son impression, elle sera mise à la disposition des bateliers, ce qui leur permettra de se faire une idée de sa valeur pratique.

3. Il découle de la documentation reçue des autorités compétentes hongroises qu'il existe trois types de cartes-radar couramment utilisés, à savoir:

- cartes-radar topographiques, cartes photo-radar et cartes-radar photo-topographiques.

Les autorités compétentes hongroises ont acquis l'expérience suivante dans l'utilisation de ces trois types de cartes:

3.1 Carte-radar topographique

Pour la confection de ce type de carte, on a utilisé la carte de pilotage publiée par la Commission du Danube à l'échelle de 1:10.000. Se fondant sur les observations pratiques et les mesurages sur l'écran du radar, les éléments suivants ont été indiqués sur la carte:

- les bouées installées sur le chenal, en indiquant séparément les bouées-radar et la distance probable de leur détection;

- la distance à observer de la rive (indiquée en m tous les 0,5-1 km en fonction des particularités du secteur du fleuve) pour que le bâtiment puisse maintenir sa direction en période de basses eaux, portée sur le tracé de l'axe du chenal indiqué en pointillé;

- l'angle de direction approximatif quand le bâtiment passe d'une rive à l'autre;

- pour les grandes courbes, la vitesse de giration (degré/min.) rapportée à la vitesse du courant au niveau moyen, qui doit être observée lors du passage de la courbe, tant vers l'aval que vers l'amont;

- les objectifs les plus importants situés sur la rive et servant de repère, avec les contours caractéristiques identiques à l'écho produit sur l'écran;

- les niveaux de retenue sur les seuils et près des ouvrages de régularisation, d'après les échelles hydrométriques du secteur respectif;

- tous renseignements nautiques importants et nécessaires pour la navigation au radar, compte tenu de certaines particularités (par exemple rencontre et trématage sur des secteurs de fleuve difficiles, échos des câbles aériens, etc.).

La carte topographique, complétée par les données susmentionnées, est utilisée quand la visibilité tombe à 300-500 m et qu'en dehors du radar et des cartes-radar, on se sert aussi pour l'orientation des points de repère côtiers. Si l'on navigue uniquement à l'aide de la carte-radar (visibilité d'environ 50 m), la confrontation exacte des images de la carte à l'écho se présentant sur l'écran est réalisable seulement sur des secteurs de fleuve caractéristiques (par exemple îles, ouvrages de régularisation, etc.) balisés par des bouées-radar. Sur des secteurs de fleuve difficiles du point de vue de la navigation et où ces points de repère n'existent pas, l'identification n'est pas exacte.

Il est bien connu que pour déterminer avec une précision de ± 25 m la position du bâtiment sur le chenal ou par rapport à la rive, il est nécessaire de connaître non seulement le tracé de la berge, mais de disposer également de points de repère situés sur la berge, comme par exemple les panneaux kilométriques, certaines bâtisses, des bois, etc. En général, ces points de repère (comme par exemple les panneaux kilométriques) ne sont pas visibles sur l'écran ou sont à peine perceptibles.

3.2 Carte photo-radar

Dans la pratique, la carte photo-topographique, constituée d'une ajustation mosaïque d'images-radar a donné les meilleures preuves. Cette carte permet d'identifier rapidement et exactement l'objectif. La carte photo-radar confectionnée par des experts hongrois a donné de très bons résultats. Cette carte tient compte du changement de l'angle visuel pendant la marche ainsi que des images des objectifs situés sur la rive et de la configuration topographique du terrain qui se trouve à une certaine distance de la rive. Cette carte-radar confectionnée sur la base de principes spéciaux (secteur des km 1653-1723) a assuré la sécurité de la navigation, même par un brouillard très épais (distance de visibilité: 30 m), le batelier pouvant s'orienter avec précision en identifiant l'écho sur l'écran à l'aide de l'image sur la carte. Cette carte permet d'établir exactement la position du bâtiment et le kilomètre où il se trouve. Pendant la marche, les objets situés sur la rive ou à une certaine distance de celle-ci apparaissent sur l'écran sous forme de silhouette topographique. De telle manière, le fleuve et ses alentours sont rapidement et exactement identifiés. Toutefois, le batelier ne dispose pas de renseignements au sujet du chenal (les isobathes par exemple) et ainsi, en période de basses-eaux, il convient de se servir aussi d'une carte nautique en dehors de la carte-radar.

3.3 Carte-radar photo-topographique

Dans le domaine de la navigation et de la cartographie, les experts hongrois ont perfectionné la carte-radar qui a été dénommée "carte-radar-phototopographique". Cette carte est formée par la combinaison d'une mosaïque d'images-radar spécialement conçue et d'une carte nautique de type topographique (semblable au type décrit plus haut). La carte étant formée d'une mosaïque d'images-radar elle permet une identification extrêmement rapide et précise de l'écho sur

l'écran du radar. La mosaïque représente également, à côté du tracé lumineux de la rive, les formes d'échos produits par les objets situés dans les environs de la rive et les configurations des terrains situés au-delà de la rive.

La confection de cette mosaïque tient compte aussi du changement d'angle visuel survenant pendant la marche du bâtiment.

La carte contient également des informations nautiques très importantes qui manquent sur l'écran, ainsi par exemple les profondeurs entre les rives, le tracé du chenal, les kilomètres et toutes les données qui figurent sur une carte nautique, compte tenu des particularités de la navigation au radar. La méthode de confection de la carte, basée sur la mosaïque d'images radar, permet, même en période de basses-eaux, d'identifier les bancs de sable plats se trouvant sous eau près de la rive. La carte exclut la nécessité d'utiliser des cartes auxiliaires, car elle contient toutes les informations nécessaires pour la navigation au radar. La forme de la carte est identique à celle de l'écran du radar, ce qui permet d'identifier rapidement et exactement les échos. La carte est établie à l'échelle de 1:10.000. La précision de la carte en ce qui concerne les distances, les cercles de distance et l'environnement, satisfait pleinement les besoins de la navigation. Au moyen de cercles de distance concentriques, on peut évaluer très vite les données de distance nécessaires pour la navigation (par exemple la distance de la rive, la largeur du chenal, la distance entre les bouées, etc.).

La carte peut être faite sur du papier ou sur une bande en matière plastique transparente, aux dimensions de cartes nautiques couramment utilisées. Cette bande peut être placée dans un dispositif à l'aide duquel la carte peut être éclairée par en-dessous, ce qui rend sa lecture fort commode.

La carte radar photo-topographique est confectionnée de la manière suivante:

Les photographies sont prises pour chaque kilomètre séparément, conformément à l'image radar; dans les courbes, elles sont prises tous les 0,5-0,25 km. Les photos sont faites par un procédé spécial, de manière à donner une image détaillée et exacte du tracé de la rive, des objets et des environs. Après avoir été traitée, la série de photos-radar est rassemblée en une mosaïque d'images radar qui est ajustée sur une carte topographique dressée à l'échelle correspondante.

On indique également les kilomètres, les signaux de balisage, les noms des localités, l'axe du chenal et d'autres données nautiques. La carte est ensuite imprimée par moyen typographique.

On peut se servir pour la carte topographique, ou plus exactement pour la partie topographique de la carte, des cartes de pilotage publiées par la Commission du Danube, et ainsi seule la partie dite "mosaïque d'images radar" doit être confectionnée. Ceci diminue sensiblement les frais de publication de la carte.

3.4 Déduction et recommandations

La pratique a démontré que l'utilisation de cartes-radar est utile sur des secteurs de fleuve où la navigation ne peut s'effectuer qu'à l'aide du radar. Ce mode de navigation est possible le long du fleuve, de Gönyü à Sulina, à l'exclusion du secteur des Portes de Fer. Toutefois, après la construction des écluses aux Portes de Fer, les conditions requises y seront également assurées.

Sur la base de leur expérience, les autorités compétentes hongroises estiment que les cartes-radar sont extrêmement nécessaires dans la navigation sur le Danube, car elles permettent de faire un meilleur usage du radar. Du point de vue économique, elles présentent aussi des avantages, car leur utilisation permet d'abrèger les stationnements provoqués par le brouillard. La durée de l'enseignement de l'équipage peut être sensiblement raccourcie. D'autre part, l'utilisation des cartes-radar assurera la sécurité de la navigation pendant la nuit.

L'avantage des cartes-radar, et notamment des cartes du type photo-topographique, consiste en ce que par leur composition en forme de mosaïque elles reproduisent les environs du fleuve. Du point de vue pratique, il serait opportun de mettre au point des cartes-radar couvrant des tronçons de 30-50 km des secteurs de Danube les plus difficiles. Ces cartes expérimentales seraient mises à la disposition des entreprises de navigation pour avis et propositions, et les pays danubiens pourraient, sur la base de la pratique, formuler des recommandations à leur sujet.

4. Les autorités compétentes roumaines ne possèdent pas l'expérience nécessaire pour fournir des renseignements sur le problème traité, car jusqu'à présent on n'a pas confectionné ni utilisé de cartes-radar dans leur pays.

5. Les autorités compétentes soviétiques ont communiqué que jusqu'à présent elles n'ont pas confectionné de cartes-radar ni d'autres ouvrages auxiliaires pour la navigation au radar sur le secteur soviétique du Bas-Danube. A l'heure actuelle, elles étudient la question du choix des ouvrages susceptibles de servir pour la navigation au radar et de la méthode à appliquer dans la confection des cartes pour ce secteur de fleuve. La préférence a été donnée à la carte-radar dressée par ajustement de mosaïques (carte-mosaïque) et à l'ouvrage dénommé "Légende au radar".

5.1 La carte-mosaïque facilite dans une grande mesure la comparaison de l'image sur l'écran à la carte de pilotage et permet de définir rapidement et avec précision la position du bâtiment, surtout dans des conditions de mauvaise visibilité. Cette carte représente pour le batelier un lien entre l'appareil-radar et la carte de pilotage. Les cartes-mosaïques sont surtout utiles pour la navigation fluviale, lorsque dans les passages étroits le batelier doit pouvoir déterminer rapidement la position du bâtiment au moyen de la comparaison de l'environnement aux points de repère sur la carte.

La simplicité de leur confection parle également en faveur des cartes-mosaïques. Ces cartes sont constituées des photographies de l'image se présentant sur l'écran du radar d'un bâtiment en marche, ajustées de manière à constituer une bande continue reproduisant le lit.

Les endroits photographiés sur l'écran sont indiqués sur la carte-mosaïque par un point pour permettre, en cas de nécessité de suivre le cours du bâtiment qui a fait les prises de vues et obtenir ainsi une image identique à celle reproduite par le radar. Certains détails, repris de la carte de pilotage, sont également indiqués sur cette carte, sans toutefois la surcharger.

5.2 La carte dite "Légende au radar" représente des photographies prises sur l'écran du radar dans un tronçon de fleuve; ces photographies sont complétées d'éléments repris de la carte de pilotage, d'une description nautique du tronçon et de recommandations au sujet de la navigation.

Les photographies de l'image radar permettent aux bateliers de connaître d'avance les caractéristiques du secteur du point de vue du radar. Les photographies doivent être faites à l'échelle de la carte de pilotage et être prises aux points les plus caractéristiques. On indique dans la "légende" les signaux de balisage, les isobathes et l'axe du chenal, ce qui permet de juger de la largeur et de la configuration du chenal.

Les caractéristiques du secteur sont complétées par une description nautique reprise du Routier .

Dans les recommandations, on indique l'échelle des distances et, dans l'ordre successif, les directions du radar, les points de repère et les aires de virage. Il serait désirable que les "légendes au radar" soient dressées pour des secteurs de fleuve difficiles du point de vue de la navigation, pour les entrées des bassins et des abris.

Les ouvrages auxiliaires décrits ci-dessus pour la navigation au radar et la méthode de leur confection sont en voie d'élaboration et quand ce travail sera achevé, ils seront étudiés du point de vue de leur utilisation.

6. Les autorités compétentes tchécoslovaques ont communiqué qu'après de longues études des problèmes de la navigation au radar, des travaux ont été entrepris en 1969/1970 pour la confection d'une carte-radar photo-topographique du secteur tchécoslovaque du Danube.

Se fondant sur les premiers essais de navigation au radar sur le secteur Bratislava - Sturovo (vers l'amont et vers l'aval) effectués en 1961, et sur les trajets effectués en 1967 tout le long du parcours du Danube, l'Entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne a fait en 1969, en coopération avec la firme "Tesla", des prises de vues du secteur du Danube Budapest - Bratislava - Linz. Ces prises de vues ont été faites au cours de trajets ordinaires du bateau à passagers "Družba" (Budapest-Bratislava) et du remorqueur "Dargov" de la "ČSPD" (Bratislava-Linz), au mois d'août quand les niveaux d'eau étaient de 210 cm à Budapest, 296 cm à Bratislava et 320 cm à Vienne.

6.1 Mode de confection de la carte-radar

Les prises de vues ont été faites à l'aide de l'appareil photographique "Praktika FX" (production RDA), avec une pellicule de 35 mm "Fomapan, 21 din.". Certaines photos ont été prises à une distance de 200 m, le diaphragme fixé à 3,5, et la durée de l'exposition égale à la durée de 2 tours d'antenne. Pour les vues prises à la remonte, la durée de l'exposition était d'environ 2 minutes. La distance de 200 m a été choisie pour avoir un nombre suffisant de prises de vues permettant de dresser le schéma de la carte-radar; environ 2.800 photographies ont été faites pour le secteur en question.

Des notes exactes ont été faites sur un parcours de 900 m pour chaque prise de vue. Ces notes indiquent l'heure, la position du bâtiment (km) ainsi que la position des autres bâtiments au moment de la prise de vue.

Les prises de vues ont été contrôlées à l'aide du viseur de l'appareil photographique, des mesurages de la vitesse et des distances parcourues.

Les pellicules développées ont été numérotées en tenant compte des notes afin de pouvoir effectuer une confrontation exacte avec l'environnement. Cette méthode s'est avérée très utile lors de l'établissement du schéma de la carte-radar, identique à la carte nautique du secteur respectif du Danube (échelle 1:10.000).

Le schéma de la carte-radar est dressé en conformité avec les cartes nautiques en ce qui concerne les signaux balisant les obstacles, les panneaux kilométriques, le balisage des câbles à haute tension, des piles de ponts, etc. Certaines dénominations sont indiquées en deux langues.

L'Institut Cartographique de la Slovaquie, à Bratislava, a traité la carte-radar photo-topographique couvrant les secteurs du Danube des km 1651-1659, 1865-1871 et 1926-1934. En outre, des prises de vues ont été faites des secteurs Gabčíkovo - Nagymaros - Visehrad (km 1820 - 1695) et du barrage de Wallsee (km 2095).

La carte-radar photo-topographique est présentée sous forme de dépliant comme la carte nautique de la Commission du Danube. Evidemment, elle aurait pu avoir la forme d'une bande ou autre, mais dans tous les cas, les photographies doivent être prises sur l'écran du radar.

Etant donné que la confection de cartes-radar exige de grandes dépenses, il serait utile d'inclure leur publication dans le plan de travail de la Commission du Danube.

6.2 Utilisation de la carte-radar

Si dans la navigation à l'oeil nu la carte nautique est indispensable, la carte-radar est encore plus nécessaire quand on navigue à l'aide du radar. Pour le batelier, quand la visibilité est mauvaise, c'est le seul moyen qui lui permet de s'orienter avec exactitude. Alors que dans la navigation à l'oeil nu le capitaine dispose d'une carte nautique sûre et voit la configuration du fleuve, des berges, ainsi que les signaux et les

divers obstacles, dans la navigation au radar il voit tout ceci sur l'écran du radar mais sous une forme modifiée - souvent faussée. Pour cette raison, la carte-radar est indispensable pour le batelier.

Afin de résoudre tout le complexe des questions de la navigation au radar, les autorités compétentes tchécoslovaques estiment qu'il faut également instruire les équipages.

Une instruction uniforme, réalisée dans tous les pays danubiens selon un programme et un système uniques, pourrait contribuer au développement de la navigation au radar et à sa sécurité sur le Danube.

L'entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne a créé avec la firme Tesla un centre de service de radar.

Selon l'expérience acquise par l'entreprise de navigation tchécoslovaque, le radar est utilisé en moyenne 250-300 heures par an. Le radar TESLA-PP3 a donné les meilleures preuves, le maximum d'heures de travail sur le secteur Vienne-Linz étant d'environ 344 heures par an et la durée d'exploitation continue de 41,12 heures. Ce radar a été utilisé par nuit sombre, dans un grand brouillard et par un charriage intense.

Les bâtiments tchécoslovaques équipés de tels appareils radar ont également utilisé des cartes-radar, mais seulement à titre d'essai. Les résultats seront communiqués plus tard. Toutefois, d'ores et déjà on peut dire que ces cartes sont fort utiles.

De bonnes prises de vues ont été faites dans la région du barrage de Wallsee (km 2085); elles ont permis d'identifier les faux échos des avant-ports amont et aval où par temps bouché ou par mauvaise visibilité le capitaine ne doit pas se tromper quand il entre dans l'écluse.

En annexe à la carte-radar couvrant une section de 20 km de la région de Komárom (confectionnée en 1967), une carte nautique a été également confectionnée en matière plastique transparente pour le même secteur et à la même échelle pour couvrir en cas de besoin la carte-radar. Cette méthode de comparaison est fort utile pour l'instruction de l'équipage.

7. La documentation reçue des autorités compétentes yougoslaves indique que les organisations yougoslaves intéressées ont étudié la question de la confection des cartes-radar ainsi que les possibilités d'améliorer et de développer sur le Danube la navigation de nuit et par temps bouché. Des prises de vues ont été faites de quelques secteurs de fleuve.

La navigation yougoslave possède une riche expérience dans le domaine de l'utilisation d'appareils radar de haute qualité.

Sur la base de l'expérience acquise au cours de longues années dans le domaine de la navigation à l'aide du radar, il a été établi que pour atteindre un plus grand degré de sécurité pendant la nuit et par temps bouché, il est extrêmement nécessaire de bien connaître le chenal et les échos sur l'écran du radar. En outre, le chenal doit être balisé sur les secteurs à gabarits limitatifs par des réflecteurs radar.

En dehors de l'image sur l'écran, les capitaines expérimentés se servent également d'autres possibilités qu'offre le radar, comme par exemple les cercles de distance constants et d'autres.

La méthode de comparaison applicable en cas d'utilisation de cartes-radar n'assure pas de plus grande sécurité, car elle n'est pas suffisamment exacte; notamment, elle ne satisfait pas les exigences en connexion avec la modification des niveaux d'eau. En conséquence, la valeur de la carte-radar est identique à celle d'une carte nautique.

En cas de confection d'une carte-radar en fonction des niveaux d'eau, les moyens nécessaires à cette fin dépasseraient de loin les éventuels avantages que cela pourrait offrir.

Enfin, on peut conclure qu'une excellente connaissance de la voie navigable et des images sur l'écran du radar, acquise au cours de longues années augmente la sécurité de la navigation. A cette fin, de jour, le batelier observe l'écran, notant et se souvenant de tous les détails possibles, ce qui lui permet d'établir de quelle manière les objets situés sur la rive apparaissent sur l'écran.

Ayant en vue ce qui précède, on peut conclure que les dépenses occasionnées par la confection de cartes-radar dépassent de loin leur utilité. Pour cette raison, les organisations yougoslaves intéressées ne se proposent pas de confectionner des cartes-radar.

8. Le Ministère des Transports de la RF d'Allemagne a communiqué qu'il ne peut pas présenter des données au sujet de la confection et de l'utilisation des cartes-radar.

L'expérience sur le Rhin de prises de vues de l'écran n'a pas donné de résultats positifs car l'écho sur l'écran change sensiblement en fonction du niveau d'eau.

A l'heure actuelle, on n'utilise pas de carte-radar sur les voies navigables intérieures de la RF d'Allemagne.

*

* *

Comme il découle de ce qui précède, la question de la confection et de l'utilisation des cartes-radar pour les besoins de la navigation danubienne a été étudiée par les autorités compétentes des pays danubiens.

De l'avis de l'Appareil, la présente information qui reflète les avis et les propositions de tous les pays danubiens, pourrait servir de base pour une étude ultérieure de la question de la confection et de l'utilisation des cartes-radar dans la navigation sur le Danube.

I N F O R M A T I O N

sur le trafic-marchandises en perspective
sur le Danube en 1970-1975

Le point 29 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971 charge l'Appareil de la Commission de demander aux autorités compétentes des pays danubiens de lui fournir, selon le questionnaire élaboré par l'Appareil, les données nécessaires pour l'établissement d'une information sur le trafic-marchandises en perspective sur le Danube dans la période 1970-1975.

Tous les pays danubiens ont envoyé leurs données selon le questionnaire élaboré par l'Appareil. Après une étude des données reçues, l'Appareil a dressé des tableaux qui donnent pour l'ensemble du Danube et par secteur de pays, ainsi que par principales natures de transport, un aperçu du trafic-marchandises en perspective au cours de la période considérée.

Etant donné qu'une partie des données ont été communiquées en unités de mesure et une autre partie en pourcentage, l'Appareil les a recalculées pour chaque année en se fondant sur les données effectives publiées dans l'Annuaire statistique de la Commission du Danube pour 1969.

Conformément à la méthode adoptée par la Commission du Danube, la quantité totale des marchandises transportées sur le Danube se compose des marchandises sorties des pays danubiens par voie du Danube, des marchandises entrées par voie du Danube en provenance de pays non-danubiens (marchandises arrivées sur le Danube par le canal de Sulina) et des marchandises transportées en cabotage.

En établissant le volume total en perspective à l'aide de cette méthode, l'Appareil s'est servi des données reçues des pays danubiens ou des indices du volume des marchandises sorties et des marchandises transportées en cabotage. Pour évaluer le volume des marchandises entrées en provenance des pays non danubiens - dont les quantités doivent être additionnées à celles susmentionnées pour avoir un tableau plus complet du trafic-marchandises annuel total en perspective - l'Appareil a procédé de la manière suivante:

Les données parues dans les Annuaire statistiques de la Commission du Danube indiquent que dans la période de 1960 à 1970 l'ordre de grandeur de l'accroissement moyen annuel du volume des transports de marchandises arrivés par le canal de Sulina était de 2,9 %. En calculant la part de ces transports dans le trafic-marchandises en perspective pendant la période 1970-1975, l'Appareil de la Commission a présumé que le rythme de l'accroissement du volume de ces transports sera approximativement identique à celui enregistré au cours de la décennie précédente.

Les autorités compétentes de la Hongrie et de la Roumanie ont communiqué des données qui couvrent seulement les transports de marchandises à bord des bâtiments nationaux. Or, pour obtenir un tableau général du trafic-marchandises sur le Danube, l'Appareil estime qu'il conviendrait de tenir compte également du volume des marchandises sorties des ports de ces pays à bord de bâtiments étrangers qui devraient être évaluées sur la base du volume des marchandises transportées antérieurement à bord de bateaux nationaux et étrangers. L'Appareil a ainsi calculé le volume de ces transports en se fondant sur les données publiées dans les Annuaire statistiques de la Commission et sur le rythme de développement pronostiqué sur la base de l'accroissement moyen annuel enregistré au cours de la décennie précédente. Les calculs de l'Appareil, fondés sur cette méthode, indiquent que le trafic-marchandises total sur le Danube augmentera, d'ici 1975, de plus de 1,5 fois par rapport à 1969.

Le rythme de l'accroissement annuel du trafic-marchandises en perspective se présenterait approximativement comme suit:

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
En milliers de tonnes	47.935	53.413	56.730	60.209	62.814	65.059	72.805
En % par rapport à 1969	100	111	118	126	131	136	152

Les calculs analogues, faits pour les différentes natures de transport, indiquent l'accroissement suivant (voir tableau):

ACCROISSEMENT ENVISAGE DU TRAFIC-MARCHANDISES
PAR NATURE DE TRANSPORT

Nature du transport	1969		1970		1971		1972		1973		1974		1975	
	En 1000 tonnes	%												
Sorties	16.527	100	18.742	113	20.104	122	21.117	128	22.135	134	23.269	141	24.558	149
Entrées	16.678	100	18.332	110	19.543	117	20.409	122	20.860	125	21.540	129	22.210	133
Cabotage	30.159	100	33.386	111	35.304	117	37.732	125	39.235	130	42.350	140	46.766	155

Le tableau ci-après montre, par pays, le rythme de l'accroissement du trafic-marchandises au cours de la période 1969-1975; les données sont ventilées en sorties, entrées et cabotage:

Pays	Année	Sorties en % par rapport à 1969	Entrées, en % par rapport à 1969	Cabotage en % par rapport à 1969
URSS	1969	100	100	100
	1970	125	96	114
	1971	128	101	114
	1972	134	104	119
	1973	140	108	124
	1974	148	113	127
	1975	157	117	131
RSR ¹⁾	1969	100	100	100
	1970	112	133	133
	1971	129	170	163
	1972	129	170	182
	1973	139	170	207
	1974	152	170	254
	1975	178	498	372
RPB	1969	100	100	100
	1970	110	113	95
	1971	171	121	107
	1972	193	123	114
	1973	214	126	116
	1974	233	132	121
	1975	256	134	128
RSFY	1969	100	100	100
	1970	132	118	110
	1971	143	134	121
	1972	153	143	132
	1973	162	154	137
	1974	165	166	153
	1975	173	180	160

Pays	Année	Sorties, en % par rapport à 1969	Entrées, en % par rapport à 1969	Cabotage, en % par rapport à 1969
RPH ²⁾	1969	100	100	100
	1970	130	102	127
	1971	125	114	134
	1972	131	116	142
	1973	138	117	142
	1974	142	116	145
	1975	155	113	147
RSTch	1969	100	100	100
	1970	92	163	104
	1971	79	172	108
	1972	79	161	109
	1973	79	174	115
	1974	82	164	119
	1975	85	178	122
RA	1969	100	100	100
	1970	65	103	102
	1971	110	110	94
	1972	114	114	99
	1973	117	119	107
	1974	121	124	117
	1975	125	128	130
RFA	1969	100	100	100
	1970	116	106	120
	1971	121	113	125
	1972	126	117	129
	1973	131	122	133
	1974	137	125	137
	1975	140	128	142

1) Entrées, sorties et cabotage envisagés uniquement à bord des bâtiments de la NAVROM.

2) Sorties et entrées envisagées uniquement à bord des bâtiments de la MAHART.

DONNEES RELATIVES AU TRAFIC-MARCHANDISES
EN PERSPECTIVE SUR LE DANUBE DANS LA PERIODE DE 1970 A 1975

Trafic-marchandises annuel (en milliers de tonnes)								
Nature du trafic- marchandises	Volume du trafic- marchandises, par année	Données effectives pour 1969	P l a n p o u r					
			1970	1971	1972	1973	1974	1975
1.	Sorties (quantité envisagée de marchandises expédiées des ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969		800	1352	1399	1446	1492	1539
2.	Entrées (quantité envisagée de marchandises arrivées dans les ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969		4600	4921	5128	5334	5541	5747
3.	Cabotage (quantité envisagée de marchandises transportées par voie du Danube entre les ports du pays donné, dans les limites de ses frontières) En % par rapport à 1969		700	640	677	731	801	888

DONNEES RELATIVES AU TRAFIC-MARCHANDISES
EN PERSPECTIVE SUR LE DANUBE DANS LA PERIODE DE 1970 A 1975

Trafic-marchandises annuel (en milliers de tonnes et en % par rapport à 1969)							
Nature du trafic-marchandises Volume du trafic-marchandises, par année	Données effectives pour 1969	P l a n p o u r					
		1970	1971	1972	1973	1974	1975
1. Sorties (quantité envisagée de marchandises expédiées des ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969	664 100 %	732	1134	1285	1420	1548	1700
		110,2	170,8	193,5	213,9	233,1	256,0
2. Entrées (quantité envisagée de marchandises arrivées dans les ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969	3784 100 %	4263	4566	4675	4780	4985	5090
		112,7	120,7	123,5	126,3	131,7	134,5
3. Cabotage (quantité envisagée de marchandises transportées par voie du Danube entre les ports du pays donné, dans les limites de ses frontières) En % par rapport à 1969	4123 100 %	3900	4400	4700	4800	5000	5300
		94,6	106,7	114,0	116,4	121,3	128,5

DONNEES RELATIVES AU TRAFIC-MARCHANDISES
EN PERSPECTIVE SUR LE DANUBE DANS LA PERIODE DE 1970 A 1975

Trafic-marchandises annuel (en milliers de tonnes et en % par rapport à 1969)							
Volume du trafic-marchandises, Nature du trafic-marchandises	Données effectives pour 1969	P l a n p o u r					
		1970	1971	1972	1973	1974	1975
1. Sorties (quantité envisagée de marchandises expédiées des ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969	580 100 %	756,0 130,3	724,0 124,8	759,0 130,9	798,0 137,6	842,0 142,2	897,7 154,7
2. Entrées (quantité envisagée de marchandises arrivées dans les ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969	753 100 %	767,0 101,9	861,0 114,3	877,0 116,5	881,0 117,0	871,0 115,7	852,0 113,1
3. Cabotage (quantité envisagée de marchandises transportées par voie du Danube entre les ports du pays donné, dans les limites de ses frontières) En % par rapport à 1969	7171 100 %	127,0	134,0	142,0	142,0	145,0	147,0

DONNEES RELATIVES AU TRAFIC-MARCHANDISES
EN PERSPECTIVE SUR LE DANUBE DANS LA PERIODE DE 1970 A 1975

Trafic-marchandises annuel (en milliers de tonnes et en % par rapport à 1969)							
Nature du trafic-marchandises Volume du trafic-marchandises, par année	Données effectives pour 1969	P l a n p o u r					
		1970	1971	1972	1973	1974	1975
1. Sorties (quantité envisagée de marchandises expédiées des ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969	233 100 %	261 112,0	300 128,7	300 128,7	325 139,5	355 152,4	415 178,1
2. Entrées (quantité envisagée de marchandises arrivées dans les ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969	153 100 %	204 133,3	260 169,9	260 169,9	260 169,9	260 169,9	760 496,7
3. Cabotage * (quantité envisagée de marchandises transportées par voie du Danube entre les ports du pays donné, dans les limites de ses frontières) En % par rapport à 1969	2646 100 %	3515 132,8	4310 162,9	4805 181,6	5470 206,7	6730 254,3	9845 372,1

* Les données comprennent seulement les prévisions de transports en cabotage à bord des bâtiments de la NAVROM.

DONNEES RELATIVES AU TRAFIC-MARCHANDISES
EN PERSPECTIVE SUR LE DANUBE DANS LA PERIODE DE 1970 A 1975

Trafic-marchandises annuel (en milliers de tonnes et en % par rapport à 1969)							
Nature du trafic-marchandises / Volume du trafic-marchandises, par année	Données effectives pour 1969	P l a n p o u r					
		1970	1971	1972	1973	1974	1975
1. Sorties (quantité envisagée de marchandises expédiées des ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969	1335 100 %	1230	1055	1050	1060	1100	1140
2. Entrées (quantité envisagée de marchandises arrivées dans les ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969	1061 100 %	1726	1828	1714	1850	1737	1894
3. Cabotage (quantité envisagée de marchandises transportées par voie du Danube entre les ports du pays donné, dans les limites de ses frontières) En % par rapport à 1969	2180 100 %	2265	2361	2385	2500	2594	2666

DONNES RELATIVES AU TRAFIC-MARCHANDISES
EN PERSPECTIVE SUR LE DANUBE DANS LA PERIODE DE 1970 A 1975

Trafic-marchandises annuel (en % par rapport à 1969)								
Nature du trafic- marchandises	Volume du trafic- marchandises, par année	Données effectives pour 1969	P l a n p o u r					
			1970	1971	1972	1973	1974	1975
1. Sorties (quantité envisagée de marchandises expédiées des ports danubiens du pays)								
En % par rapport à 1969		100 %	125	128	134	140	148	157
2. Entrées (quantité envisagée de marchandises arrivées dans les ports danubiens du pays)								
En % par rapport à 1969		100 %	96	101	104	108	113	117
3. Cabotage (quantité envisagée de marchandises transportées par voie du Danube entre les ports du pays donné, dans les limites de ses frontières)								
En % par rapport à 1969		100 %	114	114	119	124	127	131

DONNES RELATIVES AU TRAFIC-MARCHANDISES
EN PERSPECTIVE SUR LE DANUBE DANS LA PERIODE DE 1970 A 1975

Trafic-marchandises annuel (en % par rapport à 1969)								
Nature du trafic- marchandises	Volume du trafic- marchandises, par année	Données effectives pour 1969	P l a n p o u r					
			1970	1971	1972	1973	1974	1975
1. Sorties (quantité envisagée de marchandises expédiées des ports danubiens du pays)								
	En % par rapport à 1969	100 %	132	143	153	162	165	173
2. Entrées (quantité envisagée de marchandises arrivées dans les ports danubiens du pays)								
	En % par rapport à 1969	100 %	118	134	143	154	166	180
3. Cabotage (quantité envisagée de marchandises transportées par voie du Danube entre les ports du pays donné, dans les limites de ses frontières)								
	En % par rapport à 1969	100 %	110	121	132	137	153	160

DONNEES RELATIVES AU TRAFIC-MARCHANDISES
EN PERSPECTIVE SUR LE DANUBE DANS LA PERIODE DE 1970 A 1975

Trafic-marchandises annuel (en millions de tonnes)								
Nature du trafic- marchandises	Données effectives pour		P l a n p o u r					
	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
1. Sorties (quantité envisagée de marchandises expédiées des ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969	1,58	1,46	1,70	1,77	1,85	1,92	2,0	2,05
2. Entrées (quantité envisagée de marchandises arrivées dans les ports danubiens du pays) En % par rapport à 1969	1,62	1,64	1,75	1,85	1,92	2,0	2,05	2,10
3. Cabotage (quantité envisagée de marchandises transportées par voie du Danube entre les ports du pays donné, dans les limites de ses frontières) En % par rapport à 1969	0,86	0,78	0,93	0,97	1,0	1,03	1,06	1,10

Liste des documents de la XXIX^e session
de la Commission du Danube, non inclus
dans les procès-verbaux et parus sous
forme de publications

1. Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube.
2. Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube.
3. Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube.
4. Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina pour la période du 1^{er} septembre 1969 au 31 août 1970.
5. Recommandations relatives à la coordination du service hydro-météorologique sur le Danube.
6. Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau.
7. Règles de procédure de la Commission du Danube.
8. Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement.
9. Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube et son annexe "Description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube et des qualifications professionnelles requises".

Communiqué de presse

La XXIX^e session de la Commission du Danube s'est déroulée du 16 au 27 mars 1971, 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. Szipka, de la République Socialiste de Roumanie, D. Turcuș, de la République Socialiste Tchécoslovaque, F. Dvorsky, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, F. Titov, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, Dj. Jovič, ainsi que les délégations de ces pays.

A la session ont également assisté les représentants de l'Administration fluviale des Portes de Fer et de l'Administration fluviale Rajka - Gönyű, des experts du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne, le directeur de la Division des Transports de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, et des représentants de l'Organisation Météorologique Mondiale et de l'Union Internationale des Télécommunications.

La XXIX^e session a examiné des recommandations portant sur des questions d'ordre nautique et hydrométéorologique et a adopté des décisions unanimes à leur sujet; elle a également examiné plusieurs informations traitant des questions de la navigation danubienne, y compris l'Information sur les futures liaisons du Danube au Rhin et du Danube à l'Oder et à l'Elbe. La session a approuvé les nouvelles Règles de procédure et d'autres documents d'organisation de la Commission du Danube. Des débats se sont déroulés et des décisions ont été adoptées sur des problèmes d'ordre hydrotechnique, statistique et financier, ainsi qu'au sujet de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyű. La session a souligné la grande importance que revêtent pour la navigation danubienne les documents adoptés et a constaté que le plan de la Commission du Danube a été accompli avec succès. Elle a adopté le plan pour la période à venir et a approuvé le budget de la Commission pour 1971.

Les décisions prises par la XXIX^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 ^o 148 (16 mars 1971)	7
Ouverture de la session	9
Adoption de l'ordre du jour	12
Formation des groupes de travail	13
Examen du Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission pour 1970 ...	13
PROCES-VERBAL N ^o 149 (22 mars 1971)	17
<u>Examen des questions nautiques</u>	21
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en question de navigation, tenue avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications:	
Projet de Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube.	
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.	
Projet de schéma de l'Indicateur kilométrique du Danube.	
Projet de Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube.	
Information concernant l'introduction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.	
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.	

<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 1969 au 31 août 1970.	
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).	
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.	
Projet de 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.	
<u>Examen des questions hydrométéorologiques</u>	29
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions hydrométéorologiques et techniques:	
Projet de Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube.	
Projet de Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau.	
<u>Examen des questions statistiques</u>	32
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions statistiques:	
Projet du formulaire St-2 et des indications méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire.	
Projet du formulaire St-3 et des indications méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire.	
PROCES-VERBAL N ^o 150 (26 mars 1971)	35
Examen de la question du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube..	37
Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube pour les questions juridiques et d'organisation:	

Projet des Règles de procédure de la Commission du Danube .	
Projet des Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement.	
Projet du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube .	
Discussion et décision des questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü 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	42
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.	
Examen du Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971	45
Examen du Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972	45
PROCES-VERBAL N ^o 151 (27 mars 1971)	53
Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1971	55
Examen de l'ordre du jour à titre d'orientation et de la date de convocation de la XXX ^e session de la Commission du Danube . .	55
Examen du point "Divers" (nomination du nouveau directeur-adjoint pour le Secrétariat; approbation du Communiqué de presse)	55
Clôture de la session	56
ANNEXES I - DECISIONS	
Ordre du jour de la XXIX ^e session de la Commission du Danube - CD/SES 29/12	61
Décision concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1970 - CD/SES 29/13	64

Décision concernant les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube - CD/SES 29/33	65
Décision concernant les Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube - CD/SES 29/34	66
Décision concernant les Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube - CD/SES 29/35	67
Décision concernant les fréquences à utiliser pour les besoins du service international radiotéléphonique sur ondes métriques sur le Danube - CD/SES 29/36	68
Décision concernant les questions nautiques - CD/SES 29/37 ..	70
Décision concernant les questions techniques - CD/SES 29/38	71
Décision concernant les questions hydrométéorologiques - CD/SES 29/39	73
Décision concernant les questions statistiques - CD/SES 29/40	74
Décision concernant le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube - CD/SES 29/49	76
Décision concernant les questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü - CD/SES 29/50	78
Décision concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail pour la période de mars 1970 à mars 1971 et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972 - CD/SES 29/51	80
Décision concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1971 - CD/SES 29/53	81
Décision concernant la libération du directeur-adjoint pour le Secrétariat et la nomination du nouveau directeur-adjoint - CD/SES 29/54	82
Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972 - CD/SES 29/46	83

Ordre du jour à titre d'orientation de la XXX ^e session de la Commission du Danube - CD/SES 29/52	90
--	----

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 1970) - CD/SES 29/11	95
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques - CD/SES 29/14	98
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques - CD/SES 29/20	109
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques - CD/SES 29/21	117
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques - CD/SES 29/25	121
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube - CD/SES 29/27	126
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyű - CD/SES 29/41	135
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 1970 à mars 1971 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972 - CD/SES 29/43	139
Rapport du groupe de travail pour les questions financières (Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1971) - CD/SES 29/47	144

ANNEXES III - DOCUMENTS APPROUVES

Information concernant l'introduction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube - CD/SES 29/5	151
--	-----

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 - CD/SES 29/8	154
Schéma du Guide des bateliers - CD/SES 29/17	150
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 1971-1975) - CD/SES 29/7	160
Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube, Danube-Oder-Elbe - CD/SES 29/10	175
Schéma de l'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 - CD/SES 29/55	192
Rapport financier sur l'exécution du budget au 31 décembre 1970 - CD/SES 29/6	194
Bilan au 31 décembre 1970 - (Annexe 1 au doc. CD/SES 29/6) .	200
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 - CD/SES 29/1	201
Budget de la Commission du Danube pour 1971 - CD/SES 29/45	220
Devis des dépenses de la Commission du Danube pour 1971 - (Annexe 1 au doc. CD/SES 29/45)	221
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 - CD/SES 29/19 - (RE/1970-5)	224
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions hydrométéorologiques et techniques - CD/SES 29/24 - (RE/1970-4)	238
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions statistiques - CD/SES 29/26 - (RE/1970-6)	261

Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube pour les questions juridiques et d'organisation - CD/SES 29/31 - (RE/1970-2)	268
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens membres de la Commission du Danube pour les questions juridiques et d'organisation - CD/SES 29/32 - (RE/1971-1)	280
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 - CD/SES 29/42 - (RE/1970-3)	309
- Liste des participants à la réunion d'experts - (Annexe 1 au doc. RE/1970-3)	321
- Intervention des experts tchécoslovaques et hongrois - (Annexe 2)	324
- Intervention des experts yougoslaves sur des questions nautiques - (Annexe 3)	327
- Intervention des experts yougoslaves sur des questions hydro-techniques - (Annexe 4)	330
- Intervention des experts bulgares - (Annexe 5)	334
- Intervention des experts du Ministère fédéral des Transports de la République Fédérale d'Allemagne - (Annexe 6)	338
- Intervention des experts soviétiques - (Annexe 7)	341
- Avis des experts tchécoslovaques et hongrois au sujet de la répartition des frais des travaux de régularisation - (Annexe 8)	343
- Intervention des experts autrichiens - (Annexe 9)	346
- Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois aux questions des experts autrichiens - (Annexe 10).....	349
- Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois aux questions des experts roumains - (Annexe 11)	353
- Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois aux questions des experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne - (Annexe 12)	355

- Réponses des experts tchécoslovaques et hongrois aux questions posées dans la lettre du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie en date du 22 juillet 1970 - (Annexe 13)	357
- Réponses des experts soviétiques aux questions des experts yougoslaves - (Annexe 14)	360
Information sur la question de la confection et de l'utilisation des cartes-radar - CD/SES 29/56	361
Information sur le trafic-marchandises en perspective sur le Danube en 1970-1975 - CD/SES 29/57	373
Liste des documents de la XXIX ^e session de la Commission du Danube, non inclus dans les procès-verbaux et parus sous forme de publications	387
Communiqué de presse	388