ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

TOM 32

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

TOME 32

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

Tome 32

TRENTE-DEUXIEME SESSION

tenue à Budapest du 12 au 23 mars 1974

(Procès-verbaux N^{os} 159-161)

LISTE DES PARTICIPANTS

A LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Ι.

Pays membres de la Commission du Danube

Délégation autrichienne

- Représentant de la République M. Friedrich FROLICHSTHAL d'Autriche à la Commission Danube - Suppléant du Représentant de la M. Otto MASCHKE République d'Autriche à la Commission du Danube - Conseiller M. Hellmuth STRASSER - Conseiller M. Harald MILTNER - Conseiller M. Peter JAKUBEK - Conseiller M. Herbert TAUCHER - Conseiller M. Ernst NIESNER M. Raimund PERTUSINI - Conseiller - Conseiller M. Ernst GLASEL M. Otto FRUHWIRTH Expert

Délégation bulgare

M. Stoio STANOEV

- Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube

M. Simeon SIMEONOV

- Suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube

M. Gheorghi GANTCHEV

- Conseiller

M. Peter IVANOV

- Représentant de la République Populaire à la Commission du Danube

- Conseiller

M. Iordan RADOEV - Conseiller
M. Ivan HARALANOV - Conseiller
M. Miho MARINOV - Conseiller
M. Anastas VILKANOV - Conseiller
M. Liuben MITIEV - Conseiller
M. Konstantin IKONOMOV - Conseiller

Délégation hongroise

- Représentant de la République Po-M. István ROSKA pulaire Hongroise à la Commission du Danube Suppléant du Représentant de la M. István KOVACS République Populaire Hongroise à la Commission du Danube - Conseiller M Bela BENCSIK - Conseiller M. Imre FARKAS M. Dezs'o KOVACS - Conseiller - - Conseiller M. László GODA - Conseiller M. Péter BARTA - Conseiller M. Jozsef KISS M. Károly SZEKERES - Conseiller - Conseiller M. Gvörgy ANGELI - Conseiller M. Lajos KALDY Mme László PINTÉR - Conseiller - Conseiller M. Otto SZABO - Conseiller M. Pal ARADI Mlle Maria ZVERKO - Conseiller M. Zoltán VEZÉR - Expert

Délégation roumaine

M. Ioan COTOT - Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube

M. Nicolae MATEESCU - Suppléant du Représentant de la
République Socialiste de Roumanie
à la Commission du Danube

M. Florin GEAMÄNU - Conseiller
M. Cornel RTUREANU - Conseiller
M. Pavel SANDU - Conseiller
M. Pavel PLATONA - Conseiller

Délégation tchécoslovaque

M. Eugen MALOVECKY

- Suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube

M. Josef TICHY

- Conseiller

M. Josef TICHY - Conseiller
M. Ludovit KINCEL - Conseiller
M. Miroslav RAK - Conseiller
M. Milan ZAHRADNICEK - Expert
M. Ondrej LUBY - Expert

Délégation soviétique

M. V.I. PAVLOV

- Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube

M. V.A. PILIAEV

- Suppléant du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube

M. K.V. BANNOV

- Conseiller

M. I.A. ORNATSKY

- Conseiller

M. I.P. ZAHAROV

- Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube

- Conseiller

M. M. E. KOKEEV - Conseiller

M. W. S. STROEV - Expert

M. B.I. PERVOV - Expert

Délégation yougoslave

M. Vinko STAL	
---------------	--

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

M. Milan DRNIEVIC

M. Siniša PETROVIC

M. Jovan VLADIKOVIC

M. Radmilo MARKOVIC

M. Mladen GOLUBOVIC

M. Mihajlo SOLDRA

M. Svetozar GAVRILOVIC

- Conseiller

II.

Administration fluviale des Portes de Fer

M. Ljubiša VESELINOVIC

M. Traian MIHAILA

Administration fluviale du secteur du Danube Rajka - Gönyü

M. Robert LACKO

M. Béla NOVAK

 III_{*}

Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne

M. Gerhard BECK

M. Hans-Friedrich von PLOETZ

M. Otto AMESMEIER

M. Wolfgang HARTUNG

M. Helmut SEIFERT

M. Peter ROHRBACH

M. Hans PERTZSCH

M. Horst ERBGUTH

Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU (CEE/ONU)

M. A. ADOSSIDES

Secrétariat du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle (CAEM)

M. A. ROUMIANTZEV

Union Internationale des Télécommunications (UIT)

M. R. PETIT

Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture (UNESCO)

M. S. DUMITRESCU

ORDRE DU JOUR

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté à la séance plénière du 12 mars 1974)

1 Questions nautiques -

- a) Information sur les propositions des pays danubiens au sujet des modifications et compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.
- b) Rapport de la réunion d'experts pour les questions de navigation.
- c) Rapport de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, avec la participation de spécialistes en questions de navigation.

2. Questions hydrotechniques -

- a) Information sur l'entretien du chenal navigable sur le parcours du Danube de Regensburg à Sulina pendant la période du les septembre 1972 au 31 août 1973.
- b) Modifications à apporter aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.
- c) Rapport de la réunion d'experts pour les questions hydrotechniques.
- d) Elaboration de recommandations concernant les conditions techniques des installations de quais et de ports appropriées pour les bâtiments poussés.

3. Questions hydrométriques -

Information sur les méthodes appliquées dans la formulation des prévisions à longue échéance des caractéristiques en période d'étiage, compte tenu des processus atmosphériques.

- 4. Rapport du groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube.
- 5. Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973.
- 6. Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974.
- 7. Concernant l'établissement de relations officielles et autres entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, et notamment avec le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle.
- 8. Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975.
- 9. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1974.
- lo. Projet de Règlement relatif aux droits et obligations des employés du Secrétariat de la Commission du Danube.
- ll. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXXIII^e session de la Commission du Danube.
- 12. Divers.

PROCES-VERBAL

N^o 159

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 12 mars 1974 à Budapest

Président - M. COTOŢ

Représentants

République d'Autriche	- M. Frölichsthal
République Populaire de Bulgarie	- M. Stanoev
République Populaire Hongroise	- M. Roska
République Socialiste de Roumanie	- M. Cotot
République Socialiste Tchécoslovaque	- M. Malovecký (Suppléant du Représentant)
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	- M. Pavlov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	- M. Stalio (Suppléant du Représentant)

La séance est ouverte à 13 heures.

Le Président de la Commission du Danube, M. Cotot, salue cordialement les présents à l'occasion de l'ouverture de la XXXII session ordinaire de la Commission du Danube.

Il m'est particulièrement agréable, dit M. Cotot, de saluer à notre réunion M. Istvan Roska, Vice-ministre des Affaires Etrangères de la République Populaire Hongroise, récemment nommé Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube. Je voudrais exprimer à M. Roska les meilleurs voeux de bienvenue parmi nous et l'assurer de notre coopération amicale.

Au nom de la Commission du Danube, M. Cotot adresse les remerciements les plus sincères à Monsieur l'Ambassadeur Miklós Barity, ancien Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, pour son apport précieux et sa collaboration au sein de la Commission.

Il salue la présence à la session de M. Adossidès, représentant du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, de M. Petit, représentant de l'Union Internationale des Télécommunications, et de M. Roumiantzev, représentant du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle.

Poursuivant, M. Cotot dit que la présente session est appelée à examiner les questions prévues au Plan de travail de la Commission pour la période 1973/1974 et à adopter les décisions qui s'imposent pour l'activité à venir.

Au courant de la période écoulée, la Commission du Danube s'est occupée d'une gamme assez large de problèmes qui intéressent la navigation sur le Danube.

Dans le domaine nautique proprement dit, la Commission a poursuivi l'étude de questions telles que le balisage des aires de stationnement des bâtiments, la signalisation réglant le mouvement des bateaux dans les régions d'accès dans les bassins, les voies affluentes navigables et les canaux, les questions des radiocommunications et d'autres. Une attention particulière a été accordée aux questions touchant la navigation par poussage. La mise à jour des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, afin que celles-ci puissent mieux répondre aux exigences de la navigation fluviale moderne, a été également poursuivie. Dans les secteurs hydrotechniques et hydrométéorologiques la Commission a traité des questions concernant l'entretien du chenal navigable, les modifications à apporter au système des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, les méthodes de prévision en période d'étiage, et d'autres encore.

La solution de toutes ces questions contribuera à renforcer la sécurité de la navigation danubienne et à aider, du point de vue technique, son développement futur.

Au cours de son activité, la Commission s'est guidée des dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, visant à assurer la libre navigation sur cette grande voie d'eau internationale, en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi qu'à resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays.

La Commission a entretenu et développé ses relations de travail avec d'autres organisations internationales. Une information à ce sujet, établie conformément au Plan de travail, est soumise à la session en annexe au rapport du Directeur du Secrétariat.

M. Cotot note que les résultats qui ont été acquis sont dus en premier lieu à la bonne coopération traditionnelle qui a inspiré tous les pays danubiens au sein de la Commission, au concours donné par les Représentants et par les autorités compétentes des pays danubiens, ainsi qu'à la contribution des Administrations fluviales spéciales, auxquels il exprime des remerciements cordiaux.

Constatant que tous les Représentants des Etats membres de la Commission du Danube présents à la session sont munis de pleins pouvoirs établis en bonne et due forme, M. Cotot déclare ouverte la XXXII session de la Commission du Danube et forme des voeux pour que ses travaux soient couronnés de succès.

Passant à l'adoption de l'Ordre du jour de la session, le Président, M. Cotot, attire l'attention sur l'ordre du jour préliminaire de la XXXII session (CD/SES 32/8*) et la lettre N° 403, du 5 mars 1974, du Représentant de la République Populaire de Bulgarie proposant d'inscrire à l'Ordre du jour un point concernant l'établissement de relations officielles entre la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle.

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

M. Cotot constate que l'ordre du jour préliminaire a été établi conformément à l'art. 15 des Règles de procédure de la Commission du Danube et sur la base de l'ordre du jour à titre d'orientation adopté par la Commission du Danube à sa dernière session ordinaire (doc. CD/SES 31/35). Ont été inclus dans l'ordre du jour préliminaire la proposition du Représentant de la République d'Autriche, à savoir la question de l'élaboration de recommandations concernant les conditions techniques des installations de quais et de ports appropriées pour les bâtiments poussés, et le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'augmentation des appointements du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube (point 4 de l'Ordre du jour), tenant compte des indications formulées dans l'Aide-mémoire adopté à la réunion des Représentants du 19 octobre 1973.

D'autre part, a été exclu de l'ordre du jour à titre d'orientation le point concernant le projet de Recommandations relatives à l'utilisation des ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube, ayant en vue l'avis exprimé à cet égard par la réunion d'experts qui a examiné la question (voir RE/1974/Radio nav.).

M. Cotot informe ensuite la session que l'ordre du jour préliminaire ainsi que la proposition du Représentant de la République Populaire de Bulgarie ont été diffusés par le Secrétariat conformément aux Règles de procédure. Au cours de leur réunion, les Représentants ont concerté un nouveau point 7 de l'Ordre du jour, libellé comme suit: "Concernant l'établissement de relations officielles et autres entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, notamment avec le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle".

En conclusion, M. Cotot dit que pour l'adoption de l'Ordre du jour, il faudra procéder conformément aux dispositions de l'article 18 des Règles de procédure de la Commission du Danube, et prie ensuite les Représentants de bien vouloir formuler leurs éventuelles propositions ou remarques.

M. Roska (Hongrie) exprime ses remerciements pour les aimables paroles de bienvenue qui lui ont été adressées à l'occasion de sa nomination au poste de Représentant de son pays à la Commission du Danube, ainsi que pour les paroles cordiales prononcées à l'égard de son prédécesseur.

- M. Roska souligne que la République Populaire Hongroise attribue une grande importance à l'activité de la Commission du Danube au sein de laquelle d'importants problèmes liés à la navigation sur le Danube ont été examinés et résolus. Il assure les présents que la République Populaire Hongroise continuera à accorder, tout comme dans le passé, un concours multilatéral aux travaux de la Commission du Danube.
- M. Roska dit que, de son côté, il s'appliquera à ce que les travaux de la Commission du Danube soient couronnés de succès et que la coopération entre les pays se réalise sur un plan de plus en plus vaste.
- <u>Le Président</u> met au vote le projet de l'Ordre du jour complété par le nouveau point 7.
- L'Ordre du jour de la XXXII^e session est adopté à l'unanimité doc. CD/SES 32/14.
- <u>Le Président</u> propose de procéder à la formation des groupes de travail pour l'examen des questions figurant à l'Ordre du jour qui vient d'être adopté.

La session forme les groupes de travail suivants, pour la convocation desquels elle charge:

- questions nautiques (point 1 de l'Ordre du jour): M. Bannov, Conseiller de la délégation soviétique;
- questions techniques et hydrométéorologiques (points 2 et 3) de l'Ordre du jour): M. Mateescu, Suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube;
- questions financières (points 5 et 9 de l'Ordre du jour): M. Strasser, Conseiller de la délégation autrichienne;
- Rapport du Directeur sur l'accomplissement du Plan de travail et projet de Plan de travail (points 6 et 8 de l'Ordre du jour): M. Simeonov, Suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube. Ce groupe est chargé d'examiner également le point 7 de l'Ordre du jour.

La session approuve ensuite le programme proposé pour le déroulement de ses travaux. <u>Le Président</u> prie les groupes de travail de se réunir conformément au programme de déroulement que la session vient d'adopter et leur recommande d'examiner en dehors des questions qui leur sont confiées ceux des points du Rapport du Directeur et du projet de de Plan de travail qui se rapportent aux questions qu'ils doivent traiter.

Constatant que toutes les questions inscrites à l'Ordre du jour de la première séance plénière ont été examinées, le Président remercie tous les présents pour leur concours et lève la séance.

La séance est levée à 13 h 40 minutes.

Le Président de la Commission du Danube Le Secrétaire de la Commission du Danube

Signé: Ioan COTOŢ

Signé: Vladimir I. PAVLOV

PROCES-VERBAL

N^o 160

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 18 mars 1974 à Budapest

Président - M. COTOŢ

Représentants

	République d'Autriche	-	M.	Frölichstha	al	
	République Populaire de Bulgarie	-	M.	Stanoev		
	République Populaire Hongroise	-	M.	Roska		
	République Socialiste de Roumanie	-	Μ.	Cotot		
•	République Socialiste Tchécoslovaque	-	Μ.	Malovecký	(Suppléant Représenta	
	Union des Républiques Socialistes Soviétiques	-	Μ.	Pavlov		
	République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	-	Μ.	Stalio	(Suppléant Représenta	

La séance est ouverte à 11^h30.

Le Président, M. Cotot, salue la présence à la séance plénière de M. Dumitrescu, représentant de l'UNESCO. Il propose en suite d'examiner les rapports des groupes de travail sur les questions nautiques, hydrotechniques et hydrométéorologiques, figurant sous points l, 2 et 3 de l'Ordre du jour, d'adopter les décisions appropriées à leur sujet et de se prononcer définitivement sur la question des appointements des fonctionnaires et des employés du Secrétariat conformément aux prévisions du point 4 de l'Ordre du jour.

La session examine le <u>point 1 de l'Ordre du jour "Questions nau-</u>tiques".

M. Bannov, président du groupe de travail pour les questions nautiques, présente le rapport du groupe et le projet de décision sur les questions nautiques - doc. CD/SES 32/10 (Annexes II).

<u>Le Président</u> remercie M. Bannov et prie les Représentants de bien vouloir se prononcer sur le rapport du groupe de travail ainsi que sur le projet de décision proposé à la session.

M. Simeonov (Bulgarie) dit que sa délégation apprécie le travail effectué par le Secrétariat de la Commission dans le domaine des questions nautiques, travail qui vise à accroître encore davantage la sécurité de la navigation sur le Danube.

Le travail accompli dans la préparation des cartes de pilotage couvrant les secteurs Slankamen - Turnu Severin et Regensburg-Kachlet mérite une mention spéciale.

Le Secrétariat a également préparé le deuxième tome du Guide des bateliers; cette publication constituera un ouvrage de référence fondamental qui servira à satisfaire non seulement les besoins de s bateliers, mais aussi les besoins des organisations et des institutions dont les activités sont liées à la navigation sur le Danube. Il convient de relever également l'importance des travaux du domaine de la réglementation des radiocommunications sur le Danube, ayant en vue que seront à l'étude au courant de l'année les questions de l'introduction des radiocommunications sur ondes métriques dans la navigation sur le Danube et de l'établissement d'un projet de Recommandations à cette fin, ainsi que les problèmes des fréquences communes désignées pour l'appel et la sécurité dans la bande des ondes décamétriques.

21

Ce travail formera une bonne base pour l'examen des questions des radiocommunications dans le cadre des prochaines réunions d'experts. Les documents qui seront adoptés pour organiser les radiocommunications permettront de créer des conditions encore meil-leures pour la garantie de la sécurité de la navigation sur le Danube.

Partant de ce qui précède, la délégation bulgare votera pour l'adoption du projet de décision proposé, dit M. Simeonov.

M. Malovecky (Tchécoslovaquie) dit qu'en examinant le compte rendu sur les travaux que la Commission du Danube a exécutés au courant de la période écoulée dans le domaine des questions nautiques, nous pouvons conclure que, selon la tradition, des travaux utiles ont été effectués afin d'accroître la sécurité de la navigation sur le Danube et aussi pour faciliter cette dernière.

Conformément au Plan de travail, le Secrétariat a préparé toute une série de matériaux et documents sur des problèmes complexes et fort importants et a mené à bonne fin les tâches qui lui incombaient.

Grâce au bon travail du Secrétariat, de nouveaux ouvrages parus au courant de l'année, tels les Recommandations relatives au service des bâtiments sans équipage, les Recommandations relatives aux conditions techniques que doivent satisfaire dans les ports, dans les rades et aux quais les aires de stationnement destinées aux convois poussés, les Commentaires à quelques articles des DFND et les Recommandations relatives au service des radiocommunications, seront mis à la disposition des entreprises de navigation et des autorités compétentes danubiennes.

Soulignant l'importance que ces ouvrages présentent pour le développement de la navigation danubienne, M. Malovecky dit que sa délégation apprécie hautement la manière consciencieuse et l'initiative dont le Secrétariat a fait preuve dans l'accomplissement des tâches qui lui ont été assignées dans le domaine des questions nautiques et communique que la délégation tchécoslovaque est d'accord avec le rapport et votera pour l'adoption de la décision préparée par le groupe de travail.

M. Piliaev (Union Soviétique) dit qu'au cours de la période qui s'est écoulée entre les XXXI^e et XXXII^e sessions, le Secrétariat de la Commission a, de concert avec les autorités compétentes de tous les pays danubiens, effectué un grand travail dans la recherche des solutions à de nombreux et importants problèmes d'ordre nautique.

Les solutions formulées dans le rapport du groupe de travail sont d'une grande importance pour la poursuite de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et la garantie de la sécurité des bâtiments.

L'étude entreprise par le Secrétariat en vue de compléter quelques articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et l'information qui a été préparée à ce sujet sont d'un grand intérêt.

La continuation de l'étude de cette question en réunion d'experts pour les questions nautiques permettra d'établir les modifications et les compléments qu'il serait nécessaire d'apporter aux Dispositions fondamentales, tout en tenant compte des dispositions des diverses Recommandations qui ont été adoptées par la Commission du Danube, ou se trouvent en voie de préparation, et qui dans une certaine mesure ont trait à quelques articles des DFND.

Le travail poursuivi au sein de la Commission du Danube dans le domaine de l'élaboration des Recommandations portant sur les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés est fort important du point de vue du développement ultérieur de la navigation danubienne, et notamment de la mise en pratique d'une technique de navigation contemporaine, celle du poussage.

Le schéma desdites Recommandations, qui est soumis à l'approbation de la session, ainsi que l'Information sur les questions de poussage, constitueront une bonne base pour les travaux futurs dans ce domaine.

Au cours de la période écoulée depuis la dernière session, le Secrétariat a témoigné une grande activité pour résoudre plusieurs autres problèmes d'ordre nautique, et notamment ceux du domaine du perfectionnement des radiocommunications sur le Danube.

M. Piliaev conclut en disant que la délégation soviétique a p-précie hautement le travail des experts en questions nautiques et en questions de radiocommunications, ainsi que les résultats des réunions du groupe de travail, tout comme l'activité du Secrétariat dans l'accomplissement des tâches d'ordre nautique prévues au Plan de travail pour 1973/1974, et communique que la délégation soviétique votera pour l'adoption du rapport du groupe de travail et du projet de décision proposé sur les questions nautiques.

<u>Le Président</u> met au vote le projet de décision sur les questions de navigation.

La décision sur les questions nautiques est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 32/21 (Annexes I).

La session passe à l'examen des <u>points 2 et 3 de l'Ordre du</u> jour - Questions hydrotechniques et hydrométéorologiques.

M. Mateescu, le président du groupe de travail pour les questions hydrotechniques et hydrométéorologiques, soumet le rapport du groupe de travail et les projets de décisions - doc. CD/SES 31/16 (Annexes II).

<u>Le Président</u> remercie M. Mateescu et tous ceux qui ont pris part à l'activité du groupe de travail.

M. Piliaev (Union Soviétique) dit que la délégation soviétique a toujours accordé une grande attention aux questions hydrotechniques que traite le rapport du groupe de travail, ayant en vue que ces questions sont directement liées à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

L'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina constitue une question hydrotechnique importante sur laquelle la Commission du Danube se penche régulièrement.

L'établissement de cette information sur la base des données fournies par les pays danubiens est une des formes que la Commission du Danube pratique pour veiller à l'exécution des dispositions de la Convention de 1948.

L'analyse des données qui figurent dans l'information présentée à la session permet de déduire que tous les pays danubiens déploient de grands efforts et allouent des moyens importants pour assurer des gabarits de chenal adéquats et pour maintenir le chenal en état approprié.

Par ailleurs, M. Piliaev relève le grand travail fait par le Secrétariat de la Commission en matière de rassemblement et de synthétisation des propositions des pays danubiens sur les modifications et les compléments à apporter aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

Les modifications à ces Recommandations, soumises à l'examen de la présente session, visent à perfectionner encore davantage cet important document et contribueront à améliorer les conditions de la navigation sur le Danube, donnant ainsi la possibilité de mieux exploiter la capacité de la flotte danubienne.

Notre délégation - dit M. Piliaev - voudrait souligner l'importance de la solution donnée par le groupe de travail à la question de la nécessité d'établir un nouveau Plan des grands travaux sur le Danube. L'élaboration de ce plan pour une période donnée permettra à tous les pays danubiens d'avoir un tableau plus réel des perspectives de la navigation danubienne et d'adopter des solutions adéquates en ce qui concerne la construction des bâtiments et le développement des transports.

De l'avis de M. Piliaev, le Secrétariat de la Commission pourra, avec le concours des autorités compétentes des pays danubiens, mener à bonne fin cette tâche, qui répond aux dispositions de l'art. 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

M. Piliaev dit que la délégation soviétique confirme avec satisfaction son accord avec le rapport du groupe de travail et le projet de décision sur les questions hydrotechniques et remercie le groupe de travail et le Secrétariat de la Commission du Danube pour avoir rempli avec succès la tâche qui leur a été confiée.

<u>Le Président</u> met au vote le projet de décision sur les questions hydrotechniques.

La décision sur les questions hydrotechniques est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 32/22 (Annexes I).

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

La décision sur les questions hydrométéorologiques est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 32/23 (Annexes I).

Le Président propose de passer au rapport du groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube - doc. CD/SES 32/17 (Annexes II).

Le Président rappelle que les propositions du groupe de travail ont déjà été examinées par la réunion des Représentants des pays membres de la Commission du Danube convoquée à cet effet le 19 octobre 1973. A cette réunion - dit le Président - Messieurs les Représentants se sont mis d'accord sur l'adoption préliminaire du projet de décision préparé par le groupe de travail, ayant en vue l'adoption formelle de la décision à la présente session.

Le projet de décision proposé par le groupe de travail pour l'examen de la question des salaires du personnel du Secrétariat est mis au vote.

La décision concernant l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 32/15 (Annexes I).

M. Dumitrescu (UNESCO) dit qu'étant donné que c'est la première fois qu'un représentant de l'UNESCO assiste à la session de la Commission du Danube, il voudrait saisir cette occasion pour dire quelques mots.

Monsieur Dumitrescu remercie l'invitation, grâce à laquelle il a la possibilité d'assister à cette session et d'expliquer la d'un représentant de l'UNESCO. Sans doute vous connaissez le fait - dit M. Dumitrescu - que cette Organisation de l'ONU s'occupe de la science, de la culture et de l'éducation. Evidemment, dans le monde contemporain il est difficile de trouver un secteur qui ne soit pas lié aux problèmes de la science, de la culture et de l'éducation. C'est une des raisons de cette présence. La deuxième raison c'est précisément l'eau qui sert le développement économique et social. Ce n'est un secret pour personne que dans la société contemporaine l'eau joue un rôle primordial qui conditionne le développement économique et social. Pendant la dernière décennie, l'UNESCO avait développé un programme dans le domaine des ressources en eau, qui avait été appelé "Programme de la Décennie hydrologique internationale". La Décennie prendra fin cette année et sera suivie d'un programme à long terme en hydrologie.

L'un des aspects essentiels de ce programme de coopération internationale dans le domaine de l'hydrologie c'est justement la coopération régionale et sous-régionale, dont l'une des formes est la coopération établie dans le cadre d'un bassin hydrographique. La Commission du Danube est une commission qui a été établie dans le cadre d'un bassin hydrographique. Evidemment, sa tâche est plutôt limitée aux aspects de la navigation. Mais sans aucun doute, l'un des aspects de l'utilisation de l'eau est lié à d'autres aspects de son utilisation et, évidemment, les aspects de la navigation dans un bassin fluvial sont liés à des aspects hydrologiques, hydrométriques, etc. Ceci explique d'ailleurs pourquoi la Commission du Danube s'est occupée pendant les années de son existence de certains aspects hydrotechniques et hydrométéorologiques liés aux aspects fondamentaux de la navigation. Ayant en vue ces aspects communs des programmes menés par l'UNESCO et la Commission du Danube, des contacts et certaines relations de travail ont été établis entre les deux organisations. Par exemple, la Commission du Danube a été représentée à une réunion consacrée aux problèmes hydrologiques de l'Europe, qui s'est tenue l'année passée à Berne.

Nous avons noté avec grand intérêt les informations qui ont été présentées par le Directeur dans l'annexe à son rapport concernant les relations internationales de la Commission du Danube, pour suit M. Dumitrescu. Nous sommes prêts à continuer de chercher, de développer les possibilités d'une telle coopération à l'avenir, bien sûr tenant compte des compétences de chaque organisation. Dans le cadre du groupe de travail qui va examiner le rapport du Directeur pour nous peut-être continuer à avoir un échange de vues sur ce problème.

M. Stalio (Yougoslavie) s'excuse de devoir revenir sur la décision qui vient d'être prise à l'unanimité, c'est-à-dire sur la décision concernant l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube. En effet, cette décision a été votée à l'unanimité, et cela veut dire que la Yougoslavie aussi a voté pour l'adoption de cette décision. Mais - dit M. Stalio - je suis obligé d'expliquer le vote positif de la Yougoslavie. Considérant la décision qui vient d'être prise du côté formel et du côté substantiel, nous voyons deux choses tout à fait distinctes. En ce qui concerne la substance de la décision, la Yougoslavie ne peut ni voter contre ni s'abstenir de voter quand il est question des salaires ou de la situation du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube. Toutefois, je trouve nécessaire - dit-il de relever

que le processus appliqué pour résoudre cette question n'est pas celui que l'on devrait appliquer en général. D'abord, la présidence de la Commission du Danube convoque une réunion de groupe de travail dans un cas extraordinaire, un cas vital et urgent. On ne peut nier que la question du règlement des appointements est un cas vital et aussi une question importante pour la Commission du Danube. Toutefois, il faut souligner qu'à l'avenir la convocation d'un groupe de travail entre les sessions ordinaires devrait rester uniquement dans le cadre des dispositions y relatives des Règles de procédure de la Commission du Danube. D'autre part, on devrait éviter d'adopter préliminairement une décision.

Nous estimons que ce cas de prise d'une décision préliminaire par une réunion des Représentants ne se répétera plus au sein de la Commission, ayant en vue l'obligation de respecter les Règles de procédure de la Commission, dont l'application constitue l'exécution des dispositions de la Convention.

<u>Le Président</u> constatant que l'ordre du jour de la deuxième séance plénière est épuisé exprime ses remerciements aux participants pour leur concours et lève la séance.

La séance est levée à 12 h 45 minutes.

Le Président de la Commission du Danube Le Secrétaire de la Commission du Danube

Signé: Ioan COTOŢ

Signé: Vladimir I. PAVLOV

PROCES-VERBAL

N⁰ 161

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 23 mars 1974 à Budapest

Président - M. COTOT

Représentants

République d'Autriche	- M. Frölichsthal
République Populaire de Bulgarie	- M. Stanoev
République Populaire Hongroise	- M. Roska
République Socialiste de Roumanie	- M. Cotot
République Socialiste Tchécoslovaque	- M. Malovecký (Suppléant du Représentant)
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	- M. Pavlov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	- M. Stalio (Suppléant du Représentant)

La séance est ouverte à 11 heures.

- Le Président, M. Cotot, dit que conformément à son programme, la troisième séance plénière est appelée à se prononcer sur:
- le rapport du Directeur du Secrétariat sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973 (point 5 de l'Ordre du jour);
- le rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974 (point 6 de l'Ordre du jour);
- le point 7 de l'Ordre du jour "Concernant l'établissement de relations officielles et autres entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, et notamment avec le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle";
- le projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975 (point 8 de l'Ordre du jour);
- le projet de budget de la Commission du Danube pour 1974 (point 9 de l'Ordre du jour);
- le projet de Règlement relatif aux droits et obligations des employés du Secrétariat de la Commission du Danube (point lo de l'Ordre du jour);
- l'Ordre du jour à titre d'orientation et la date de convocation de la XXXIII^e session de la Commission du Danube (point 11 de l'Ordre du jour); et
 - le point 12 de l'Ordre du jour "Divers".

La session examine les points 6, 7 et 8 de l'Ordre du jour: "Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974"; "Concernant l'établissement de relations officielles et autres entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, et notamment avec le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle"; "Projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975".

M. Simeonov, président du groupe de travail chargé de l'examen du Rapport du Directeur sur l'accomplissement du Plan de travail et du projet de Plan de travail de la Commission du Danube, présente le rapport du groupe et les projets de décisions - doc. CD/SES 32/35 (Annexes II).

<u>Le Président</u> remercie M. Simeonov et prie les Représentants de bien vouloir se prononcer sur le rapport qui vient d'être présenté.

M. Roska (Hongrie) prenant la parole rappelle que dans quelques jours il y aura 20 ans que la Commission du Danube a son siège à Budapest. La délégation hongroise se réjouit de ce que cet anniversaire coïncide avec celui de la libération de son pays, le 4 Avril.

Le Danube - dit-il - revêt une grande importance en tant que voie de transport, et la mise en valeur efficace de cette voie navigable qui relie plusieurs pays de l'Europe dépend de la coopération étroite entre les pays danubiens.

De l'avis de la délégation hongroise - dit M. Roska - nous devons tous déployer nos efforts pour continuer à élargir et à améliorer la coopération au sein de la Commission du Danube.

Au cours des dernières années, la Commission du Danube a développé ses relations avec d'autres organisations internationales, et elle continue à les développer. Dans ce contexte, il convient de souligner qu'un progrès considérable se manifeste dans le domaine des relations internationales de la Commission du Danube. Nous saluons le fait que les relations entre la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle s'élèvent à un plus haut niveau. Cette modification qualitative nous réjouit aussi, car elle coïncide avec les solennités du 25 anniversaire de l'activité du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle.

La vie contemporaine, les tendances vers la détente qui se manifestent sur la scène politique internationale, les travaux projetés dans le domaine des eaux ainsi que les liaisons de plusieurs voies navigables exigent un travail encore meilleur de la part de la Commission du Danube.

En conclusion, M. Roska forme, au nom de la délégation hongroise, le voeu que toutes les délégations ayant en vue les intérêts de la navigation sur le Danube, contribuent à la réalisation des a c-

cords de principe par l'accomplissement continu du Plan de travail de la Commission du Danube.

M. Piliaev (Union Soviétique) dit qu'à l'étape actuelle, qui conclut les travaux de la XXXII session de la Commission du Danube, nous pouvons noter avec satisfaction que l'examen des principaux problèmes dont s'est occupée la Commission s'est déroulé dans un esprit d'entente et de coopération. Ceci a permis de tirer des conclusions adéquates au sujet des travaux réalisés par la Commission au cours de la période considérée et d'esquisser les tâches constructives de son activité ultérieure.

Au cours de l'année considérée, le Secrétariat de la Commission du Danube, conduit par son Directeur l'honorable M. Fekete, a résolu avec succès plusieurs tâches de responsabilité et a préparé de nombreux et importants documents sur des questions d'ordre nautique, hydrotechnique et autres d'une grande importance pratique pour la navigation danubienne.

Les travaux effectués dans le domaine des publications ont été accomplis à un niveau élevé.

En dehors de la solution des problèmes déjà mentionnés, la Commission du Danube s'est beaucoup occupée, et avec succès, des problèmes des radiocommunications sur le Danube. L'introduction sur le Danube d'un service uniforme de radiotéléphonie sur ondes métriques pour les besoins de la navigation, contribuera à l'amélioration des conditions de la navigation, à l'accroissement de sa sécurité et à l'extension générale de la coopération entre tous les pays danubiens.

Poursuivant, M. Piliaev relève tout particulièrement le grand travail que le Secrétariat a effectué pour préparer et assurer le déroulement de la session jubilaire, de la session extraordinaire ainsi que de l'actuelle session ordinaire de la Commission du Danube.

Parmi les documents soumis à l'examen et à l'approbation de la session figure le projet de décision de la XXXII session sur le point de l'Ordre du jour qui prévoit, entre autres, la régularisation des relations entre deux organisations, la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, ainsi que des relations de la Commission du Danube avec d'autres organisations internationales.

Ce document, qui constitue un pas utile dans la voie de la consolidation et de la poursuite du développement des relations internade la Commission, correspond au climat général de détente qui se manifeste dans le monde entier, et notamment sur le continent européen.

Le projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période 1974/1975 comporte des questions qui, sans aucun doute, sont d'une grande importance pratique pour la navigation sur le Danube, ainsi par exemple la publication des cartes de pilotage.

Tout comme dans le passé, la délégation soviétique - dit M. Piliaev - accorde beaucoup d'importance aux travaux portant sur l'étude et la comparaison de la documentation traitant des questions intéressant la navigation en connexion avec la réalisation de la liaison Rhin-Main-Danube.

Nul doute que toutes les tâches posées pourront être résolues dans l'esprit traditionnel de compréhension et de coopération, qui permet d'aborder d'une manière constructive toutes les questions attendant une solution.

M. Piliaev conclut en exprimant sa gratitude au Secrétariat pour le travail fructueux qu'il a exécuté entre les deux sessions et confirme l'accord de la délégation soviétique avec le rapport du groupe de travail et les décisions sur les questions traitées.

M. Stalio (Yougoslavie) dit que la délégation yougoslave, comme toutes les autres délégations, apprécie hautement le travail effectué pendant la période écoulée, ainsi que le Plan de travail de la Commission pour la période suivante qui, vraisemblablement, sera adopté. Il est à noter, dit M. Stalio, que le Plan de travail, et aussi toutes les autres décisions qui nous sont soumises, englobent aussi les intentions de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et constituent une contribution de la Yougoslavie aux travaux de la Commission du Danube.

Poursuivant son intervention, M. Stalio note que, comme la délégation soviétique et la délégation hongroise, il voudrait aussi attirer l'attention sur les questions des relations entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales. Nous partageons pleinement le désir commun de développer ces relations internationales sur la base de la compétence de la Commission du Danube, conformément à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et aux intérêts réciproques, dit M. Stalio. La Yougoslavie s'associe entièrement au désir exprimé quant au développement des relations futures entre la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, car elle accorde à l'amélioration de ces relations un intérêt particulier non seulement sur le plan des contacts bilatéraux, mais aussi par l'entremise de la Commission du Danube au niveau des deux organisations.

Poursuivant, M. Stalio note que certains malentendus qui ont surgi étaient dus au manque du temps nécessaire pour un examen approfondi de quelques questions. Toutefois, comme les autres délégations des pays-membres de la Commission du Danube, la délégation yougoslave a elle aussi fait tous les efforts nécessaires pour trouver solution à ces questions. En conclusion, M. Stalio dit que la délégation yougoslave votera pour tous les projets de décisions présentés.

<u>Le Président</u> met au vote le projet de décision proposé dans le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du Rapport du Directeur et du projet de Plan de travail pour le point 7 de l'Ordre du jour "Concernant l'établissement de relations officielles et autres entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, et notamment avec le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle".

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 32/36 (Annexes I).

M. Roumiantzev (Secrétariat du CAEM) exprime sa satisfaction de voir que toutes les délégations des pays membres de la Commission du Danube ont adopté à l'unanimité une décision au sujet de la régularisation des relations officielles entre le CAEM et la Commission du Danube et note que le CAEM considèrera cette décision comme une confirmation de l'intérêt porté à la coopération entre les deux organisations.

Poursuivant, M. Roumiantzev note que la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle ont le même âge car les deux organisations sont nées dans la même année. Cette année marquera le 25ème anniversaire de l'activité du CAEM. M. Roumiantzev exprime ses remerciements à l'honorable Représentant de la République Populaire Hongroise, M. Roska, et aux autres participants à la session qui dans leur intervention ont fait mention de cette date mémorable. Il serait désirable - dit-il - que cette date soit celle

du début d'une nouvelle étape dans le développement des relations entre la Commission du Danube et le CAEM, sur un pied d'égalité, dans le respect, la confiance et la compréhension réciproque.

M. Roumiantzev estime que sa participation à la présente session est utile du point de vue de la poursuite et du développement des contacts entre la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle. De l'avis de M. Roumiantzev, la décision adoptée par la session ouvre les possibilités d'améliorer, d'élargir et de rendre encore plus stable et efficace la coopération entre les deux organisations, le CAEM et la Commission du Danube, dans des questions liées au Danube et présentant un intérêt réciproque.

En conclusion, M. Roumiantzev remercie encore une fois la Commission du Danube et son Secrétariat pour l'invitation à la session, remercie tous les participants pour l'esprit constructif et la compréhension témoignés lors de l'examen de la question des relations entre les deux organisations, et au nom de la Direction du Secrétariat du CAEM transmet à tous les participants à la session les meilleurs voeux d'activité fructueuse.

<u>Le Président</u> met au vote le projet de décision sur le Rapport du Directeur et le projet de Plan de travail, à savoir sur les points 6 et 8 de l'Ordre du jour.

La décision concernant le Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974 et le projet de Plan de travail pour la période d'avril 1974 à mars 1975 est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 32/37 (Annexes I).

<u>Le Président</u> constate qu'en adoptant le Plan de travail de la Commission du Danube pour la période à venir, la session s'est également prononcée sur le point lo de l'Ordre du jour dans le sens indiqué sous point 42 du Plan de travail adopté.

La session examine les <u>points 5 et 9 de l'Ordre du jour</u>: "Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973" et "Projet de budget de la Commission du Danube pour 1974".

M. Strasser, président du groupe de travail pour les questions financières, présente le rapport de ce groupe - doc. CD/SES 32/30 (Annexes II).

<u>Le Président</u> remercie M. Strasser et tous ceux qui ont pris part aux travaux du groupe de travail pour les questions financières.

Constatant que personne ne désire prendre la parole, il met au vote le projet de décision sur le Rapport du Directeur du Secrétariat concernant l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 32/32 (Annexes I).

Le Président met au vote le projet de décision sur le projet de budget de la Commission du Danube pour 1974.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 32/33 (Annexes I).

La session passe à l'examen du <u>point 11 de l'Ordre du jour</u>: "Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXXIII^e session de la Commission du Danube".

<u>Le Président</u> soumet le projet de l'Ordre du jour à titre d'orientation de la XXXIII^e session de la Commission et propose qu'elle soit tenue du ll au 22 mars 1975.

Notant qu'il n'y a ni objection, ni observation, le Président constate que l'Ordre du jour à titre d'orientation de la XXXIII^e session ainsi que la date de sa convocation sont adoptés - doc.CD/SES 32/34 (Annexes III).

La session passe au point 12 de l'Ordre du jour: "Divers".

M. Malovecky (Tchécoslovaquie) - En appréciant les résultats de la XXXII^e session de la Commission du Danube, il convient de noter qu'un pas important a été fait au courant de cette session sur la voie du développement de la coopération entre les pays membres de la Commission du Danube dans le domaine de la navigation - dit M. Malovecky. En dehors d'importantes questions d'ordre technique, nautique, hydrotechnique et hydrométéorologique, diverses autres questions d'organisation, des questions financières et juridiques ont également trouvé solution.

Ces résultats ont été acquis grâce à la manière d'aborder tous les problèmes sur la base de l'entente mutuelle, de l'esprit de coopération amicale et du désir de trouver une voie commune quand il s'agit d'examiner certaines questions parfois complexes.

Avec l'extension et l'élargissement de la coopération internationale, croissent également le nombre et la diversité des formes des relations internationales, ce qui nous oblige aussi de travailler d'une manière plus opérative et plus efficace au sein des organisations internationales. M. Malovecky salue le fait que des propositions ont été élaborées dans le cadre de la Commission du Danube afin de réduire la durée des sessions. Il note que la délégation tchécoslovaque a beaucoup d'estime pour le personnel administratif, technique et de service et, partant, appuie toutes les mesures qui sont destinées à lui créer des conditions de travail les meilleures. L'une de ces mesures est la préparation du Règlement relatif aux droits et obligations des employés du Secrétariat de la Commission du Danube, prévu au Plan de travail pour la prochaine période.

M. Malovecky dit que sa délégation est prête à examiner à l'avenir des propositions adéquates au sujet de l'augmentation des salaires des fonctionnaires non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat, afin de rechercher et de trouver en commun avec les autres pays membres de la Commission du Danube, une solution satisfaisante à cette question.

De l'avis de M. Malovecky, la Commission du Danube, en tant qu'organisation intergouvernementale internationale, ne peut travailler isolément. Bien au contraire, elle doit coordonner ses actions avec celles des autres organisations internationales et doit toujours être au courant des questions qui sont traitées au sein d'autres organisations internationales et des décisions qui y sont prises dans les domaines qui l'intéressent.

La délégation tchécoslovaque, dit M. Malovecky, apprécie les relations internationales de la Commission du Danube, appuie l'élaboration de mesures concernant l'établissement et le développement de ces relations, étant persuadée que ceci contribuera à accroître l'autorité et le prestige de la Commission du Danube.

Quelques nouveaux éléments apparus dans le travail de la Commission du Danube, et qui se sont déjà justifiés au sein d'autres or-

ganisations internationales, permettront d'améliorer la méthode de travail de la Commission.

Ayant en vue ce qui précède, la délégation tchécoslovaque est entièrement satisfaite de ce qu'un terme comme "projet de plan pluriannuel" ait apparu au sein de la Commission du Danube et pense que l'on peut espérer qu'à l'avenir la Commission va travailler en se fondant sur ce plan, y inclus les plans annuels courants.

En conclusion, au nom de la délégation tchécoslovaque M. Malovecky exprime ses remerciements aux présidents de tous les groupes de travail, sous la direction desquels ont été acquis des résultats fructueux; il remercie le Directeur du Secrétariat et tous les collaborateurs du Secrétariat pour la bonne préparation de la session et pour l'aide accordée au cours des séances. Il salue aussi cordialement tous les honorables délégués qui ont, chacun dans son secteur, concouru au succès des travaux de la session.

<u>Le Président</u> constate que l'Ordre du jour de la session est épuisé et dit que grâce au précieux concours, aux efforts résolus et à l'esprit de coopération amicale témoigné par les participants pendant ces deux semaines de travaux, la session a pu mener à bonne fin les tâches qui lui incombaient.

J'estime, dit M. Cotot, qu'un bon travail a été fait dans l'intérêt du développement de la navigation danubienne et de l'activité de la Commission du Danube. Les travaux de la XXXII session ont prouvé une fois de plus l'importance et l'efficacité des négociations menées dans un esprit de compréhension réciproque, ce qui se reflète positivement dans les décisions adoptées à l'unanimité par la session.

M. Cotot remercie à nouveau Messieurs les Représentants, les suppléants des représentants, les conseillers et les experts des délégations pour l'aide et l'assistance qu'ils ont données. Il adresse ses remerciements au Directeur et aux collaborateurs du Secrétariat pour leur travail et leur contribution aux travaux de la session. Il remercie particulièrement les traducteurs et le personnel administratif et technique qui ont assuré de bons résultats aux travaux de la session.

Pour conclure, le Président exprime ses meilleurs voeux de bonheur, de succès et de prospérité à tous les présents, à leurs fa-

milles et à leurs pays, et déclare close la XXXII e session de la Commission du Danube.

La séance est levée à 12 h 30.

Le Président de la Commission du Danube

Le Secrétaire de la Commission du Danube Signé: Ioan COTOŢ Signé: Vladimir I. PAVLOV

ANNEXES

Į

DECISIONS

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant les questions nautiques

(Adoptée à la séance plénière du 18 mars 1974)

Après avoir examiné le point I de l'Ordre du jour ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques, la XXXII session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. de prendre note de l'Information sur les propositions au sujet des modifications et compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 32/6);
- 2. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts pour les questions de navigation (doc. CD/SES 32/11);
- 3. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation (doc. CD/SES 32/12);
- 4. d'approuver le schéma du projet de Recommandations portant sur les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés (doc. CD/SES 32/13);
- 5. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques (doc. CD/SES 32/10).

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant les questions hydrotechniques

(Adoptée à la séance plénière du 18 mars 1974)

Après avoir examiné le point 2 de l'Ordre du jour, ainsi que la partie du Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrotechniques et hydrométéorologiques traitant de ce point la XXXII^e session de la Commission du Danube DECIDE.

- 1. de prendre note de l'Information sur l'entretien du chenal navigable sur le parcours du Danube de Regensburg à Sulina pendant la période du l'esptembre 1972 au 31 août 1973 (doc. CD/SES 32/2);
- 2. de prendre note des Modifications à apporter aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube (doc. CD/SES 32/18);
- 3 de prendre note du Rapport de la réunion d'experts pour les questions hydrotechniques (doc. CD/SES 32/19);
- 4. d'approuver la partie du Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrotechniques et hydrométéorologiques (doc. CD/SES 32/16) qui traite du point 2 de l'Ordre du jour.

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant les questions hydrométéorologiques (Adoptée à la séance plénière du 18 mars 1974)

Après avoir examiné le point 3 de l'Ordre du jour, ainsi que la partie du Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrotechniques et hydrométéorologiques traitant de ce point, la XXXII session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. de prendre note de l'Information sur les méthodes appliquées dans la formulation des prévisions à longue échéance des caractéristiques en période d'étiage, compte tenu des processus atmosphériques (doc. CD/SES 32/1);
- 2 d'approuver la partie du Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrotechniques et hydrométéorologiques traitant du point 3 de l'Ordre du jour (doc. CD/SES 32/16).

DE LA TRENTE -DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube

(Adoptée à la séance plénière du 18 mars 1974)

Après avoir examiné la question de l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat, la Commission du Danube DECIDE:

- 1. d'approuver les nouveaux appointements de base des fonctionnaires inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube, conformément à l'Annexe 1;
- 2. d'approuver les nouveaux appointements de base des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube, conformément à l'Annexe 2;
- 3. d'introduire à partir du l^{er} janvier 1973 les nouveaux appointements de base mentionnés sous points l et 2 de la présente décision.
- 4. d'approuver les augmentations suivantes aux articles ci-après du budget de la Commission du Danube pour 1973:
 - à l'art. I 449.200 forints
 - à l'art. II 124.400 '
 - à l'art. X 15.100 "

soit une augmentation totale de 588.700 forints;

5. d'établir l'annuité à verser supplémentairement au budget de la Commission dans le montant de 84.loo forints par Etat-membre, pour couvrir en 1973 les dépenses liées avec les nouveaux appointements;

6. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube (doc. CD/SES 32/17).

Appointements de base des fonctionnaires inscrits au Tableau du personnel

Directeur du Secrétariat	11.700	forints
Directeur-adjoint - Chef de section	11.100	11
Conseiller	9.800	
Chef-comptable	9.800	u.
Ingénieur en chef	8.700	ii.
Interprète en chef	8.100	rr:
Caissier	7.700	Ü.
Correcteur-sténodactylographe	6.200	· ·

Appointements de base des employés non inscrits au Tableau du personnel

Technicien-hydrométéorologue	4.800	forints
Statisticien	4.800	11
Technicien-dessinateur	4.000	11
Administrateur	5.800	11
Sténodactylographe	4.200	11
Secrétaire-interprète	4.500	**
Archiviste-bibliothécaire	4.300	11
Garçon de bureau	3.400	11
Mécanicien-chauffeur de chaudière	3.600	tt
Chauffeur	3.800	11
Portier	3.800	11
Femme de service	2.600	11

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973

(Adoptée à la séance plénière du 23 mars 1974)

Ayant examiné le Rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973, ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières pour la partie traitant du point 5 de l'Ordre du jour, la XXXII 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 1973:

Exécution du budget

- chapitre des recettes 6,547.175 forints
- chapitre des dépenses 5,764.948 "

Bilan

- Actif 782.227, 51 forints
- Passif 782.227, 51

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 32/4;

- 2, de transférer au budget de la Commission du Danube pour 1974:
 - a) le solde de 395.828 forints du budget pour 1973;
- b) le montant de 375.000 forints représentant le versement de la première tranche de l'annuité de la République d'Autriche pour 1974; et

- c) le montant de 11.399 forints représentant le solde débiteur des frais de la Session extraordinaire tenue en décembre 1973;
- 3. d'approuver le Rapport du groupe de travail pour les questions financières doc. CD/SES 32/30 dans sa partie traitant du point 5 de l'Ordre du jour.

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1974 (Adoptée à la séance plénière du 23 mers 1974)

Ayant examiné le projet de budget de la Commission du Danube pour 1974, ainsi que le Rapport du groupe de travail pour les questions financières sur le point 9 de l'Ordre du jour, la XXXII session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1974 dans la somme de 6,664.400 forints pour son chapitre des recettes et 6,664.400 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 32/31);

de fixer les annuités des Etats-membres pour 1974, établies conformément à l'art. 10 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube afin de couvrir les frais d'entretien de la Commission, dans le montant de 884.000 forints par Etat-membre;

- 2 de transférer au budget de la Commission pour 1974:
 - a) le solde du bilan au 31 décembre 1973, qui s'élève à 395.828 forints;
 - b) le versement de la première tranche de l'annuité de la République d'Autriche pour 1974, qui s'élève à 375.000 forints;
 - c) le solde débiteur des frais de la Session extraordinaire tenue en décembre 1973, qui s'élève à 11.399 forints;
- 3. de transférer au début de l'année 1975, le plus tôt possible jusqu'à l'approbation du budget 1975 -, la moitié des annuités des Etats-membres établies pour 1974 (442.000 Fts) afin d'assurer une activité normale à la Commission;

4. d'approuver le Rapport du groupe de travail pour les questions financières dans sa partie traitant du point 9 de l'Ordre du jour doc. CD/SES 32/30.

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974 et du projet de Plandetravail pour la période d'avril 1974 à mars 1975

(Adoptée à la séance plénière du 23 mars 1974)

Après avoir examiné le Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974, le projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975, ainsi que le Rapport du groupe de travail sur ces questions, la XXXII esssion de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. d'approuver le Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974 (doc. CD/SES 32/5);
- 2. d'approuver l'activité déployée par le Secrétariat en vue de l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube au cours de la période considérée et de l'exécution des décisions de la XXXI esssion;
- 3. d'adopter le Plan de travail de la Commission du Danube pour la période du 25 mars 1974 au 22 mars 1975 (doc. CD/SES 32/38);
- 4. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail et du projet de Plan de travail de la Commission du Danube (doc. CD/SES 32/35).

DE LA TRENTE-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

au point 7 de l'Ordre du jour: "Concernant l'établissement de relations officielles et autres entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, et notamment avec le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle'

(Adoptée à la séance plénière du 23 mars 1974)

Notant que la Commission du Danube a établi et entretient des rélations avec de nombreuses organisations internationales dans questions d'intérêt réciproque,

Soulignant l'importance de maintenir, d'améliorer et de déve-

lopper les relations internationales de la Commission du Danube,

Reconnaissant notamment l'utilité à l'heure actuelle de continuer à développer et à parfaire la coopération entre la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle,

La XXXII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. de prendre note de l'activité du Secrétariat de la Commission du Danube au courant de la période 1973/1974 dans le domaine des relations internationales;
- 2. de régulariser les relations entre les deux Organisations, la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, ainsi qu'entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales dans des questions présentant de l'intérêt du point de vue de la navigation sur le Danube, tenant compte de la compétence de la Commission du Danube conformément à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube;

de convoquer une réunion d'experts et un groupe de travail pour l'élaboration de propositions concrètes sur le caractère, les thèmes, les formes et les méthodes de coopération entre la Commission

Danube et d'autres organisations internationales; soumettre le rapport à la XXXIII^e session de la Commission du Danube;

de mandater le Président et le Secrétaire de la Commission du Danube de porter cette décision de la Commission à la connaissance du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle.

ANNEXES

 $\mathbf{H}^{\mathbf{p}} = \mathbf{H}^{\mathbf{p}}$

RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

RAPPORT

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

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques, formé en vertu de l'article 6 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXXII session de la Commission à sa séance plénière du 12 mars 1974, a tenu ses réunions les 12, 13 et 15 mars 1974.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation	autrichienne		-	M.	Miltner Jakubek Glasel Frühwirth
Délégation	bulgare	9	-	M. M. M.	Simeonov Radoev Haralanov Marinov Mitiev
Délégation	hongroise		-	M. M. Mm M.	Szekeres Angeli Káldy Le Pintér Kiss Kovács D.
Délégation	roumaine		- 1-	M.	Mateescu Rîureanu Geamanu

Délégation soviétique	- M. Bannov M. Stroev M. Pervov
Délégation tchécoslovaque	- M. Malovecky M. Zahradniček M. Lubý M. Rak
Délégation yougoslave	- M. Petrović M. Vladiković M. Gavrilović M. Soldra M. Golubović M. Marković
Administration fluviale des Portes de Fer	M. Veselinović M. Mihāila
Administration fluviale du secteur du Danube Rajka - Gönyü	- M. Lacko M. Novák
Ministère des Transports de la RF d'Allemagne	M. Hertung M. Pertzsch
Secrétariat de la CEE de l'ONU	- M. Adossides
Secrétariat du CAEM	- M. Roumiantzev
Union Internationale des Télécommunications	- M. Petit

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires du Secrétariat de la Commission: MM. Fekete, Novaković, Secarin, Kelle, Vincent, Afanassiev, Hristanov, Wolfzettel, Bålan.

Sur la proposition de M. Radoev, conseiller de la délégation bulgare, appuyée par M. Vladiković, conseiller de la délégation yougoslave, M. Bannov, conseiller de la délégation soviétique, a été élu président du groupe de travail. Sur la proposition de M. Káldy, conseiller de la délégation hongroise, soutenue par M. Mateescu, Suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube, M. Zahradniček, conseiller de la délégation tchécoslovaque, a été élu vice-président du groupe de travail.

Le groupe de travail a discuté les questions suivantes, inscrites au point l de l'Ordre du jour:

- a) Information sur les propositions des pays danubiens au sujet des modifications et compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.
- b) Rapport de la réunion d'experts pour les questions de navigation.
- c) Rapport de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, avec la participation de spécialistes en questions de navigation.
- ad 1.a) A la suite de l'échange d'opinions sur l'Information portant sur les propositions de modifications et de compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 32/6), le groupe de travail a conclu qu'il serait nécessaire d'examiner cette Information en réunion d'experts pour les questions de navigation, ayant en vue le grand nombre et l'importance des propositions de modifications et de compléments qui ont été formulées.

Le groupe de travail a jugé qu'il serait indiqué, après l'élaboration du texte définitif des modifications et des compléments aux DFND d'inclure dans leurs articles et annexes correspondants les dispositions de principe et les signaux prévus dans les projets de Recommandations en voie d'élaboration au sujet du balisage des lieux de stationnement des bâtiments sur le Danube ainsi qu'au sujet de la signalisation destinée à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions de l'accès des bassins, des voies affluentes et des canaux, ainsi que dans d'autres documents adoptés par la Commission du Danube.

<u>ad 1.b)</u> - Le groupe de travail a examiné le Rapport de la réunion d'experts pour les questions de navigation (doc RE/1973/Nav.), tenue du 12 au 16 novembre 1973.

Donnant suite au voeu qui avait été formulé par la réunion d'experts, la délégation bulgare a informé le groupe de travail des résultats des essais effectués dans le domaine des feux du balisage flottant signalant de nuit les lieux de stationnement spéciaux et prévoyant

l'utilisation simultanée de deux feux (rouge-blanc et vert-blanc) aux caractéristiques identiques. Ces essais ont montré qu'une telle variante de signalisation de nuit ne peut être recommandée pour sa mise en application dans la pratique.

Le groupe de travail a exprimé sa reconnaissance aux autorités compétentes bulgares pour l'exécution des essais.

Le groupe de travail estime qu'il serait nécessaire, lors de l'inclusion dans les DFND des dispositions figurant dans les projets de Recommandations relatives au balisage des lieux de stationnement des bâtiments sur le Danube et de Recommandations relatives à la signalisation destinée à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions d'accès des bassins, des voies affluentes et des canaux, de préciser ces dispositions en se fondant sur les propositions des pays danubiens et en tenant compte de l'échange de vues et des suggestions faites à la troisième session du Groupe d'experts pour l'unification des règles de route et de la signalisation en navigation intérieure de la CEE de l'ONU ainsi que des résultats des essais portant sur la visibilité des signaux proposés et qui seront effectués par l'Institut des essais de signalisation de Coblence.

Le groupe de travail recommande à la session de prendre note du Rapport de la réunion d'experts et d'approuver le projet de Schéma des Recommandations relatives aux caractéristiques technico-nautiques des convois poussés, formant l'Annexe 4 audit rapport.

ad 1 c) - Le groupe de travail a examiné le Rapport de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation (doc. RE/1974/ 1/Radio-Nav.), tenue du 14 au 19 janvier 1974, et recommande à la session de prendre note de ce rapport.

Le groupe de travail ayant examiné les points d'ordre nautique figurant dans le Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974 (doc. CD/SES 32/5, points 1-13), a constaté que le Rapport du Directeur reflète exactement le travail commun accompli par les autorités compétentes de tous les pays danubiens et le Secrétariat de la Commission, et estime que l'activité dans ce domaine a été fructueuse et utile.

Le groupe de travail a examiné les points 1 à 21 et le point 39, d'ordre nautique, du projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975 (doc. CD/SES 32/7) et s'est prononcé comme suit à leur sujet:

Points 1-3 - Lors de la préparation de l'édition des cartes de pilotage, recueillir auprès des maisons d'édition des pays danubiens des renseignements complémentaires au sujet du coût et des délais de publication.

Point 4 - A libeller comme suit:

"Rassembler les propositions complémentaires des pays danubiens au sujet de l'exemplaire d'auteur corrigé du II tome du Guide des bateliers, dresser à ce sujet une information qui tient compte également des propositions déjà communiquées et la soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation."

Point 5 - Libeller la fin de la 2 me phrase comme suit:

"... et aux organisations intéressées en vue de son utilisation lors de l'examen des questions concernant l'unification éventuelle des règlements de navigation et des propositions de modification des DFND."

Point 6 - A biffer.

Point 7 - A libeller comme suit:

"Préparer des propositions portant sur l'inclusion dans les DFND des dispositions du projet de Recommandations relatives au balisage des lieux de stationnement des bâtiments sur le Danube et les diffuser aux pays danubiens. Se fondant sur les observations communiquées, dresser une information à soumettre, avec lesdites propositions, à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation."

Point 3 - A libeller comme suit:

"Préparer des propositions portant sur l'inclusion dans les DFND des dispositions du projet de Recommandations relatives à la signalisation destinée à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions d'accès des bassins, des voies affluentes et des canaux, et les diffuser aux pays danubiens. Se fondant sur les observations communiquées, dresser une information à soumettre, avec lesdites propositions, à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation."

Points lo et 14 - Le groupe de travail a examiné certains aspects de la réduction du nombre et de la durée des réunions d'experts et a constaté qu'il n'était pas indiqué de convoquer deux réunions pour des questions de navigation et que pour des raisons d'ordre technique, il serait impossible de tenir simultanément deux réunions. En conséquence, il a décidé de réunir les points lo et 14 et de les libeller comme suit:

"Convoquer du 15 au 24 octobre 1974 une réunion d'experts pour les questions de navigation avec la participation de spécialistes en questions d'installations électriques; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:

- a) Examen de l'Information sur les propositions de modifications et de compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, et de l'Addendum à cette Information.
- b) Examen des propositions portant sur l'inclusion dans les DFND des dispositions du projet de Recommandations relatives au balisage des lieux de stationnement des bâtiments sur le Danube, avec l'Information.
- c) Examen des propositions portant sur l'inclusion dans les DFND des dispositions du projet de Recommandations relatives à la signalisation destinée à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions d'accès des bassins, des voies affluentes et des canaux, avec l'Information.
- d) Examen de l'Information sur les propositions au sujet de l'exemplaire d'auteur corrigé du II $^{\rm eme}$ tome du Guide des bateliers .
- e) Examen des propositions relatives à l'unification des installations électriques des convois poussés.

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

<u>Point 12</u> - Remplacer la dernière phrase de ce point par le texte suivant:

"Dresser une information et la diffuser aux pays danubiens."

Point 13 - A biffer.

Point 15 - Libeller la première phrase comme suit:

"Rassembler les avis des pays danubiens sur les principes tecnniques de la planification du service radiotéléphonique dans la bande des ondes métriques et sur les caractéristiques techniques du réseau de radiocommunications, ainsi que les propositions pour la détermination de la puissance des stations de bord utilisées dans les communications entre les bâtiments et pour les besoins des opérations portuaires."

Point 16 - Libeller la première phrase comme suit:

"Rassembler les propositions des pays danubiens afin de préciser les listes préliminaires, sous forme de tableaux, des stations côtières..."

Point 17 - Dans le cadre de l'examen de ce point du projet de Plan de travail, le représentant de l'Union Internationale des Télécommunications a fait observer que la réservation de voies complémentaires est une question vitale pour le développement harmonieux de la radiotéléphonie danubienne, compté tenu notamment du grand nombre des parties prenantes dans la bande de fréquences des ondes métriques. La solution de cette question requiert des contacts très étroits et une coopération de tous les instants entre les autorités compétentes pour la navigation danubienne et les administrations de télécommunications de leurs pays respectifs. Du nombre des voies complémentaires qui seront d'un commun accord finalement réservées sur tout le parcours du Danube dépendra largement la mise au point de la méthode de planification par la réunion d'experts prévue au point 18 du projet de Plan de travail. Le représentant de l'Union Internationale des Télécommunications considère qu'il convient que ces contacts aient lieu le plus tôt possible.

Point 18 - Le point c) devient point e), le point d) devient point c) et le point e) devient point d).

Point 19 - Dans la 2 phrase, remplacer les mots "... à l'examen de la réunion d'experts..." par "... à l'examen d'une réunion d'experts..."

Point 20 - Dans le 2 alinéa, remplacer les mots "... à l'examen de la réunion d'experts..." par "... à l'examen d'une réunion d'experts..."

Point 21 - A biffer.

Le groupe de travail a jugé qu'il serait indiqué que la réunion d'experts prévue au point 21 du projet de Plan de travail pour l'examen des questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation, soit convoquée dans le deuxième trimestre de 1975.

Point 39 - A biffer.

Le groupe de travail a décidé de remettre à plus tard l'édition du Recueil ayant en vue les déclarations de quelques délégations, déclarations selon lesquelles la mise en vigueur de nouvelles prescriptions dans le domaine de la navigation est en voie de préparation dans leurs pays.

Ajouter dans le projet de Plan de travail deux nouveaux points libellés comme suit:

- "Se fondant sur la documentation cartographique déjà reçue, préparer la réédition de la partie couvrant la section des km 2164-2140 (biefs de la centrale hydro-électrique Ottensheim-Wilhering) de la Carte de pilotage respective, dressée à l'échelle de 1:10.000; à faire paraître en 740 exemplaires sous forme d'album et 1460 exemplaires sous forme de dépliant."
- "Editer, par photocopie (sans couverture), les précisions et les modifications au Tome premier du Guide des bateliers; les faire paraître en 4300 exemplaires et les diffuser aux pays danubiens."

* *

En résultat de l'examen des questions d'ordre nautique, le groupe de travail soumet à la XXXII e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant:

"Après avoir examiné le point l de l'Ordre du jour ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques, la XXXII session de la Commission du Danube DECIDE:

l de prendre note de l'Information sur les propositions au sujet des modifications et compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 32/6);

- 2. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts pour les questions de navigation (doc. CD/SES 32/11);
- 3. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation (doc. CD/SES 32/12);
- 4. d'approuver le schéma du projet de Recommandations portant sur les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés (doc. CD/SES 32/13);
- 5. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques (doc. CD/SES 32/lo)."

RAPPORT

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

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrotechniques et hydrométéorologiques, formé en vertu de l'art. 6 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXXII session de la Commission à sa séance plénière du 12 mars 1974, a tenu ses réunions les 14 et 16 mars 1974.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation autrichienne	- M. Niesner M. Glasel M. Miltner M. Frühwirth
Délégation bulgare	- M. Simeonov M. Haralanov M. Mitiev M. Radoev
Délégation hongroise	M. Ivanov - M. Kovács D. M. Káldy M. Szekeres Mme Pintér
	M. Goda M. Barta
Délégation roumaine	- M. Mateescu M. Rîureanu M. Geamanu

Délégation soviétique		- M. Piliaev M. Stroev M. Bannov Mme Grishina M. Pervov
Délégation tchécoslovaqu	e	- M. Malovecky M. Kincel M. Rab M. Luby
Délégation yougoslave		- M. Stalio M. Petrović M. Marković M. Vladiković M. Gavrilović M. Soldra
Administration fluviale of	les Portes de Fer	- M. Veselinović M. Mihāila
Administration fluviale o Rajka - Gönyü	lu secteur du Danube	- M. Novák
Ministère des Transport d'Allemagne	s de la RF	- M. Seifert M. Rohrbach M. Pertzsch
Secrétariat du Conseil d Economi q ue Mutuelle	'Assistance	- M. Roumiantzev
		colomont participé des

Aux réunions du groupe de travail ont également participé des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube: MM. Fekete, Novakovic, Secarin, Vincent, Afanassiev, Kelle, Hristanov, Bālan.

Sur la proposition de M. Miltner, conseiller de la délégation autrichienne, M. Mateescu, Suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné les questions suivantes:

Point 2 de l'Ordre du jour - Questions hydrotechniques:

- a) Information sur l'entretien du chenal navigable sur le parcours du Danube de Regensburg à Sulina pendant la période du 1 septembre 1972 au 31 août 1973.
- b) Modifications à apporter aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.
- c) Rapport de la réunion d'experts pour les questions hydrotechniques.
- d) Elaboration de recommandations concernant les conditions techniques des installations de quais et de ports appropriées pour les bâtiments poussés.

Point 3 de l'Ordre du jour - Questions hydrométéorologiques:

- Information sur les méthodes appliquées dans la formulation des prévisions à longue échéance des caractéristiques en période d'étiage, compte tenu des processus atmosphériques.

ad point 2.a) - Le groupe de travail a examiné l'Information sur l'entretien du chenal navigable sur le parcours du Danube de Regensburg à Sulina pendant la période du ler septembre 1972 au 31 août 1973 (doc. CD/SES 31/2) et y a apporté les précisions suivantes:

page 20 (texte français) - Ajouter au point 12 les mots "en dehors du chenal", et aux points 22 et 23, le mot "Vienne".

Le groupe de travail a constaté que le Secrétariat de la Commission a bien rempli sa tâche en établissant ladite information sur la base des données communiquées par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales.

A l'issue de l'examen de l'Information, le groupe de travail a décidé de la soumettre, avec les précisions y apportées, à la XXXII e session de la Commission du Danube pour qu'elle en prenne acte.

ad point 2.b) - Lors de l'examen des <u>Modifications à apporter</u> aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, le groupe

de travail a examiné l'Annexe 2 au doc. RE/1973/2/Hydrotech. et a décidé de la soumettre à la XXXII session de la Commission du Danube pour du'elle en prenne note.

ad point 2.c) - Le groupe de travail a examiné le Rapport de la réunion d'experts pour les questions hydrotechniques (doc. RE/1973/2/Hydrotech.) et a estimé qu'il faudrait biffer à la page 4 (texte français) les mots "où 1'on envisage d'augmenter la hauteur libre des ponts de service à 13,5 m".

Ayant en vue la déclaration faite à la réunion d'experts par les experts hongrois, selon laquelle ils se réservaient le droit de revenir sur cette question au moment approprié, la délégation hongroise a fait savoir au sein du groupe de travail qu'elle a examiné la proposition d'augmenter de 4,5 à 5,0 m les profondeurs aux seuils des écluses sur le secteur Budapest - Braila et qu'elle était d'accord avec cette proposition.

La délégation roumaine a déclaré qu'elle estimait suffisantes la hauteur libre de lo, o m des ponts de service des écluses et la profondeur minima de 4,5 m aux seuils des écluses, prévues dans les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

La délégation yougoslave a déclaré qu'elle estimait suffisantes dans le secteur en amont des Portes de Fer la hauteur libre de lo,o m des ponts de service des écluses et la profondeur minima de 4,5 m aux seuils des écluses, prévues dans les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

Après avoir examiné le Rapport de la réunion d'experts, le groupe de travail a décidé de le soumettre à la XXXII esssion de la Commission du Danube pour qu'elle en prenne note.

ad point 2.d) - Le groupe de travail a examiné la proposition de la République d'Autriche concernant l'élaboration de Recommandations relatives aux conditions techniques des installations de quais et de ports appropriées pour les bâtiments poussés et ayant constaté qu'il était impossible à la présente session d'examiner cette question dans le fond, a jugé qu'il serait indiqué de charger le Secrétariat de rassembler les avis et les propositions des pays danubiens au sujet de

l'élaboration des conditions techniques des installations de quais et de ports appropriées pour les bâtiments poussés, et de dresser une information qui sera à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à l'examen de la prochaine réunion d'experts pour les questions hydrotechniques.

Au point 3 - Dans le cadre de l'examen de l'<u>Information sur les méthodes appliquées dans la formulation des prévisions à longue échéance des caractéristiques en période d'étiage, compte tenu des processus atmosphériques (doc. CD/SES 32/1), le groupe de travail est convenu de prendre note de cette Information.</u>

En ce qui concerne l'avis du Secrétariat, exposé dans l'Information, le groupe de travail a jugé qu'il serait utile que les autorités compétentes roumaines formulent, selon leur méthodologie, des prévisions d'essai et les envoient aux pays danubiens intéressés a insiqu'au Secrétariat de la Commission.

* *

Le groupe de travail a également examiné les points d'ordre hydrotechnique (points 14-I9) et hydrométéorologiques (points 20-23) figurant dans le Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974 (doc. CD/SES 32/5) et a constaté que les tâches ont été remplies avec succès.

* *

Le groupe de travail a examiné les points d'ordre hydrotechnique (22-30) et hydrométéorologique (31-35) figurant dans le projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975 (doc. CD/SES 32/7) et a décidé d'y apporter les modifications et les compléments suivants:

Point 24 - Biffer le premier alinéa.

Point 25 - A libeller comme suit:

"Rassembler les avis et les propositions des pays danubiens

au sujet de l'élaboration des conditions techniques des installations de quais et de ports appropriées pour les bâtiments poussés; dresser une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à l'examen de la prochaine réunion d'experts pour les questions hydrotechniques."

Le groupe de travail a jugé que dans le cadre de l'accomplissement de ce point du Plan de travail, le Secrétariat devait tenir compte des Commentaires de la délégation autrichienne concernant la fixation des normes des installations de quais et de ports aménagées pour les bateaux de poussage.

Point 26 - A libeller comme suit:

"Préparer une comparaison des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur les voies navigables Rhin-Main-Danube (point 8 de la Liste des questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe-Annexe 2 au doc. CD/SES 30/26); dresser une information à envoyer aux pays danubiens à titre de renseignement."

Point 27 - Libeller la dernière phrase comme suit:

"Préparer une information à soumettre à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions hydrotechniques."

Point 29 - A rédiger comme suit:

"Rassembler les propositions et les projets des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales relatifs à l'établissement du projet de Plan des grands travaux dans l'intérêt de la navigation, visant l'obtention des gabarits recommandés sur le Danube. Dresser le projet de Plan et le soumettre à l'examen de la XXXIV esssion de la Commission du Danube.

Le projet est à dresser conformément au schéma du ''Plan d'achèvement de la l^{ère} étape des grands travaux sur le Danube'', a-dopté par décision de la XXVI esssion de la Commission du Danube'

Point 3o - A libeller comme suit:

"Convoquer du lo au 14 décembre 1974, une réunion d'experts pour les questions hydrotechniques; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:

a) Examen du projet de Recommandations révisées relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques

et autres sur le Danube, avec l'Information résumant les observations des pays danubiens audit projet.

b) Examen de l'Information sur les conditions techniques des installations de quais et de ports appropriées pour les bâtiments poussés."

Point 35 - A libeller comme suit:

"Sur la base de la documentation disponible au Secrétariat a u sujet des caractéristiques générales du service de données hydrométéorologiques pour les besoins de la navigation réalisé sur le Rhin et le Main (point lo de la Liste des questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe - Annexe 2 au doc. CD/SES 30/26), préparer une information et la diffuser aux pays danubiens à titre de renseignement."

* *

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

"Après avoir examiné le point 2 de l'Ordre du jour, ainsi que la partie du Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrotechniques et hydrométéorologiques traitant de ce point, la XXXII session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. de prendre note de l'Information sur l'entretien du chenal navigable sur le parcours du Danube de Regensburg à Sulina pendant la période du l'er septembre 1972 au 31 août 1973 (doc. CD/SES 32/2);
- 2. de prendre note des Modifications à apporter aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube (doc. CD/SES 32/18);
- 3. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts pour les questions hydrotechniques (doc. CD/SES 32/19);
- 4. d'approuver la partie du Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrotechniques et hydrométéorologiques (doc. CD/SES 32/16) qui traite du point 2 de l'Ordre du jour."

En résultat de l'examen des questions hydrométéorologiques, le groupe de travail soumet à l'examen de la XXXII e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant:

"Après avoir examiné le point 3 de l'Ordre du jour, ainsi que la partie du Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrotechniques et hydrométéorologiques traitant de ce point, la XXXII session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. de prendre note de l'Information sur les méthodes appliquées dans la formulation des prévisions à longue échéance des caractéristiques en période d'étiage, compte tenu des processus atmosphériques (doc. CD/SES 32/1);
- 2. d'approuver la partie du Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrotechniques et hydrométéorologiques traitant du point 3 de l'Ordre du jour (doc. CD/SES 32/16)."

RAPPORT

du Groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube

Le Groupe de travail, formé en vertu de la décision du Président et du Secrétaire de la Commission du Danube, a tenu ses séances les 19, 20 et 21 juin 1973.

A la réunion du Groupe de travail ont pris part:

Délégation a	autrichienne	-	M.	Strasser	
Délégation l	bulgare	_	Μ.	Ikonomov	
Délégation l	hongroise	-	•	Kiss Laczkó	
Délégation	roumaine	-		Mircea Sandu	
Délégation	tchécoslovaque	-		Malovecký Tichý	
Délégation	sov iétique	-		Bourdine e Grishina	
Délégation	yougoslave	-	M.	Majstoroviċ	

A la réunion du Groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires du Secrétariat: MM. Fekete, Christ, Novaković, Secarin, Makeev.

La réunion du Groupe de travail a été ouverte par le Secrétaire de la Commission du Danube, M. V. I. Pavlov.

Sur la proposition de M. Strasser, membre de la délégation autrichienne, M. Malovecký, suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube, a été élu à l'unanimité président du Groupe de travail.

Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant:

"Examen de la question de l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube."

Dans le cadre de l'ordre du jour, le Groupe de travail a examiné en détail les aspects suivants du problème:

- Augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission
- Augmentation des appointements des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission.
- Date à partir de laquelle les nouveaux appointements pourraient être introduits.
- Recherche des ressources complémentaires pour le financement de l'augmentation des appointements.

Le Groupe de travail a en outre discuté de la question de la procédure en rapport avec la mise en exécution des propositions concertées par le Groupe de travail et de la question de l'augmentation annuelle de 5% des appointements des employés.

A l'issue des débats, le Groupe de travail a concerté les projets des nouveaux appointements de base suivants, qu'il soumet à l'approbation de la Commission du Danube:

Pour les fonctionnaires inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat -

Directeur du Secrétariat	11.700 forints
Directeur-adjoint - Chef de section	11.100 "
Conseiller	9.800 ''
Chef-comptable	9.800 "
Ingénieur en chef	8.700 ''
Interprète en chef	8.100 ''
Caissier	7.700 ''
Correcteur-sténodactylographe	6.200 ''

Pour les employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat -

Technicien hydrométéorologue	4 .800 fe	orints
Statisticien	4 800	11
Technicien -dessinateur	4.000	115
Administrateur	5.800	11
Sténodactylographe	4.200	* *
Secrétaire interprête	4 500	11
Archiviste-bibliothécaire	4 300	* *
Garçon de bureau	3.400	11
Mécanicien-chauffeur de chaudière	3.600	11
Chauffeur	3, 800	11
Portier	3 800	7.7
Femme de service	2 600	11

Le Groupe de travail a été de l'avis que lesdits nouveaux appointements devraient entrer en vigueur à partir du l'i janvier 1973. Toutes les délégations ont estimé que le paiement des nouveaux a pointements aux fonctionnaires et aux employés du Secrétariat devrait être effectué déjà en 1973.

En ce qui concerne la procédure de la mise en exécution de s propositions du Groupe de travail formulées dans le présent rapport, l'idée s'est dégagée qu'une réunion des Représentants des pays-membres pourrait préliminairement adopter les propositions du Groupe de travail par un document approprié pouvant constituer une base pour l'application pratique en 1973 des appointements majorés, en attendant leur approbation formelle par la Commission du Danube. Dans ce cas les pays-membres devraient transférer au compte de la Commission du Danube au courant de l'année 1973 la somme complémentaire nécessaire à cet effet. Toutefois ceci n'exclut pas la possibilité de résoudre le problème traité à une session extraordinaire, si une telle était convoquée, ou par une autre forme acceptable pour la mise en exécution des propositions du Groupe de travail.

Vu l'unanimité des délégations des pays-membres de vouloir faire bénéficier les collaborateurs du Secrétariat de la Commission du Danube déjà à partir du l'janvier 1973 des augmentations de leurs appointements, la délégation autrichienne a été de l'avis qu'un titre juridique devrait être créé pour couvrir ces augmentations. D'après elle, ce titre juridique est l'approbation d'un budget supplémentaire

par la Commission encore au cours de l'exercice 1973 conformément aux prescriptions de l'article lo de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Le Groupe de travail a noté que la XXXI^e session de la Commission du Danube en approuvant le Rapport du groupe de travail sur l'examen du projet du budget de la Commission pour 1973 avait déjà en principe consenti à la nécessité d'augmenter les appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube.

Après avoir écouté les explications données par la délégation hongroise au sujet de l'augmentation automatique annuelle de 5% des salaires des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission à partir du l'janvier 1974, suivant l'information de la Direction pour le Service du Corps Diplomatique auprès du Ministère des Affaires Etrangères de la République Populaire Hongroise, en date du 20 décembre 1972, le Groupe de travail a estimé que cette question pourrait être traitée lors de l'examen du projet de budget de la Commission pour 1974.

En résultat de l'examen de l'ordre du jour, le Groupe de travail soumet à l'approbation de la Commission le projet de décision suivant:

"Après avoir examiné la question de l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat, la Commission du Danube DECIDE:

- 1. d'approuver les nouveaux appointements de base des fonctionnaires inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube, conformément à l'Annexe 1;
- 2. d'approuver les nouveaux appointements de base des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube, conformément à l'Annexe 2;
- 3. d'introduire à partir du les janvier 1973 les nouveaux appointements de base mentionnés sous points let 2 de la présente décision:
- 4. d'approuver les augmentations suivantes aux articles ciaprès du budget de la Commission du Danube pour 1973:

_	à	l'art.	I	 449.200	forints
_	à	l'art.	Π	 124.400	11
-	à	l'art.	X	 15.100	"

soit une augmentation totale de:

588.700 forints.

- 5. d'établir l'annuité à verser supplémentairement au budget de la Commission dans le montant de 84.loo forints par Etat-membre, pour couvrir en 1973 les dépenses liées avec les nouveaux appointements;
- 6. d'approuver le Rapport du Groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube doc. CD/SES 32/17."

Appointements de base des fonctionnaires inscrits au Tableau du personnel

Directeur du Secrétariat	11.700	forints
Directeur-adjoint - Chef de section	11.100	11
Conseiller	9.800	T T
Chef-comptable	9.800	11
Ingénieur en chef	8.700	11
Interprète en chef	8.100	11
Caissier	7.700	11
Correcteur-sténodactylographe	6.200	11

Appointements de base des employés non inscrits au Tableau du personnel

Technicien-hydrométéorologue	4.800	forints
Statisticien	4.800	11
Technicien-dessinateur	4.000	11
Administrateur	5800	11
Sténodactylographe	4.200	**
Secrétaire-interprête	4.500	**
Archiviste-bibliothécaire	4.300	**
Garçon de bureau	3.400	**
Mécanicien-chauffeur de chaudière	3.600	**
Chauffeur	3.800	311
Portier	3.800	**
Femme de service	2.600	11

AIDE - MEMOIRE

Les Représentants de tous les pays membres de la Commission du Danube se sont réunis le 19 octobre 1973 afin d'examiner les propositions du Groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube.

A la réunion ont participé:

République d'Autriche	- M. F. Frölichsthal
République Populaire de Bulgarie	- M. S. Simeonov
République Populaire Hongroise	- M. M. Barity
République Socialiste de Roumanie	- M. I. Cotot
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	- M. V. Pavlov
République Socialiste Tchécoslovaque	- M. F. Dvorsky
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	- M. Dj. Jović

La réunion a été présidée par le Président de la Commission du Danube, M. I. Cotot.

Après avoir examiné le rapport dudit Groupe de travail sur sa réunion tenue du 19 au 21 juin 1973, les Représentants se sont mis d'accord sur l'adoption préliminaire du projet de décision préparé par ce Groupe de travail, ayant en vue l'adoption formelle de la décision à la prochaine session de la Commission du Danube.

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen du Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail et du projet de Plan de travail de la Commission du Danube

Le groupe de travail pour l'examen du Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail et du projet de Plan de travail de la Commission du Danube, formé en vertu de l'article 6 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXXII session de la Commission à sa séance plénière du 12 mars 1974, a tenu ses réunions les 18, 19, 20 et 21 mars 1974.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Λ	ux reunions du groupe d	C davan	0110	P		
D	élégation autrichienne				M. M. M.	Maschke Strasser Taucher Pertusini Glasel
D	élégation bulgare			-	M. M. M. M.	Simeonov Gantchev Ivanov Radoev Haralanov Vilkanov Mitiev
D	Pélégation hongroise			-	M. M. M.	Kovács Farkas Kovács D. Káldy Vezér ne Pintér

Délégation roumaine	- M. Mateescu M. Geamānu M. Rîureanu M. Sandu M. Platona
Délégation soviétique	- M. Piliaev M. Bannov M. Ornatsky M. Zaharov M. Kokeev Mme Grishina M. Stroev M. Pervov
Délégation tchécoslovaque	- M. Malovecký M. Kincel M. Rak Mme Sveglova
Délégation yougoslave	- M. Stalio M. Petrović M. Vladiković M. Marković M. Gavrilović
Administration fluviale des Portes de Fer	- M. Veselinović M. Mihātla
Ministère des Transports de la RF d'Allemagne	- M. Beck M. von Ploetz M. Rohrbach M. Pertzsch
Secrétariat du CAEM	- M. Roumiantzev
UNESCO	- M. Dumitrescu

Aux réunions du groupe de travail ont également participé des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube: MM. Fekete, Novakovic, Secarin, Christ, Karabatakov, Makeev, Kelle, Vincent, Afanassiev, Hristanov, Wolfzettel, Bālan.

Sur la proposition de M. Stalio, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, appuyée par M. Malovecky, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque, et M. Kovács, Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise, M. Simeonov, Suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube a été élu président du groupe de travail.

Conformément au mandat qui lui a été confié par la séance plénière, le groupe de travail a examiné les points suivants de l'ordre du jour:

- Point 6 Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974.
- Point 7 Concernant l'établissement de relations officielles et autres entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, et notamment avec le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle.
- Point 8 Projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975.

 $\mathbf{I}_{\mathbf{w}}$

Lors de l'examen du point 6 de l'Ordre du jour - Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974 (doc. CD/SES 32/5), le groupe de travail a débattu les points 1-24 de ce rapport en se fondant sur leur examen au sein des réunions des groupes de travail pour les questions nautiques, hydrotechniques et hydrométéorologiques.

Le groupe de travail a ensuite examiné les points 25-34 du Rapport du Directeur ainsi que les points 1, 2, 3 de la partie finale du Rapport, en tenant compte des informations préparées par le Secrétariat aux points 26 et 27 du Rapport, et y a apporté les précisions suivantes:

<u>au point 26</u> - Ajouter que les réponses ont été reçues après l'établissement du présent Rapport. <u>au point 28</u> - Ajouter le texte suivant: "La réponse de la Direction pour le Service du Corps Diplomatique auprès du Ministère des Affaires Etrangères de la République Populaire Hongroise a été reçue le 26 février 1974".

<u>au point 31</u> - Le groupe de travail, constatant que le Secrétariat a préparé l'Information sur les relations internationales de la Commission du Danube, a été de l'avis qu'il serait indiqué de l'examiner en réunion de groupe de travail ou d'experts.

Le premier alinéa du point 3 de la partie finale du Rapport du Directeur est à inclure dans l'Information sur les relations internationales de la Commission du Danube, et le deuxième alinéa de ce point est à biffer.

* *

A l'issue de l'examen du Rapport du Directeur du Secrétariat, le groupe de travail a constaté que les tâches prévues au Plan de travail de la Commission du Danube pour 1973/1974 ont été accomplies avec succès et a relevé également le bon travail du Secrétariat de la Commission du Danube dans l'accomplissement de ce plan ainsi que son activité en connexion avec la préparation et le déroulement de la session extraordinaire de la Commission du Danube.

Le groupe de travail a estimé indiqué que le Rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube soit intitulé à l'avenir "Rapport du Directeur sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube" (pour la période à partir du début de la session précédente jusqu'au début de la session ordinaire suivante).

Afin que ledit rapport soit diffusé en temps utile aux pays membres de la Commission, le groupe de travail a été d'accord avec la proposition du Directeur du Secrétariat que le rapport soit établi pour la période à partir du début de la session précédente jusqu'au 31 décembre de l'année où cette session a été tenue. En outre, avant le commencement de la session qui suit, le Secrétariat de la Commission dressera un Addendum à ce rapport, couvrant la période de janvier, février et une partie de mars, qu'il soumettra à la session avec le rapport même.

A l'issue de l'examen du point 7 de l'Ordre du jour: Concernant l'établissement de relations officielles et autres entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, et notamment avec le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, le groupe de travail propose à l'examen de la XXXII session de la Commission du Danube le projet de décision suivant:

"Notant que la Commission du Danube a établi et entretient des relations avec de nombreuses organisations internationales dans des questions d'intérêt réciproque,

Soulignant l'importance de maintenir, d'améliorer et de développer les relations internationales de la Commission du Danube,

Reconnaissant notamment l'utilité à l'heure actuelle de continuer à développer et à parfaire la coopération entre la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle,

La XXXII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. de prendre note de l'activité du Secrétariat de la Commission du Danube au courant de la période de 1973/1974 dans le domaine des relations internationales;
- 2. de régulariser les relations entre les deux Organisations, la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, ainsi qu'entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales dans des questions présentant de l'intérêt du point de vue de la navigation sur le Danube, tenant compte de la compétence de la Commission du Danube conformément à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube;

de convoquer une réunion d'experts et un groupe de travail pour l'élaboration de propositions concrètes sur le caractère, les thèmes, les formes et les méthodes de coopération entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales; soumettre le rapport à la XXXIII session de la Commission du Danube;

de mandater le Président et le Secrétaire de la Commission du Danube de porter cette décision de la Commission à la connaissance du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle." Au point 8 de l'Ordre du jour: Projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975 (doc. CD/SES 32/20), le groupe de travail a examiné les points 1-33 du projet en se fondant sur les résultats des débats qui ont eu lieu sur ces points au sein des groupes de travail pour les questions nautiques, hydrotechniques et hydrométéorologiques, et a proposé ce qui suit:

point 1 - Remplacer les mots: "Rassembler la documentation nécessaire et préparer à l'édition" par "Editer".

point 2 - Biffer les mots: "Rassembler la documentation nécessaire et".

points 11 et 12 - Intervertir l'ordre de ces points, le point 11 devenant point 12.

point 35 - Ajouter à la fin de la l^{ère} phrase, entre parenthèses, les mots suivants: "(point 12 de la Liste des questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe - Annexe 2 au doc. CD/SES 3O/26)".

point 37 - A libeller comme suit:

"Préparer une comparaison des documents juridiques fondamentaux ayant une importance pratique pour la navigation sur le Rhin, le Main et le Danube, conformément au point 15 de l'Annexe 2 au doc. CD/SES 3O/26. Dresser une information (aperçu) et la diffuser aux pays danubiens à titre de renseignement."

A ce propos, les experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne ont fait la déclaration que leur position au sujet de cette question, qui a déjà été exposée à la XXX session de la Commission du Danube (Annexe au doc. CD/SES 30/26), n'a pas changé.

point 39 - A libeller comme suit:

"Préparer une information sur l'état de l'étude des questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe. Diffuser l'information aux pays danubiens à titre de renseignement."

point 40 - A libeller comme suit:

Poursuivre la préparation de l'édition, sur ronéo, en loos exemplaires, du deuxième tome du Recueil des accords conclus après 1956 sur des questions de la navigation sur le Danube.

- point 41 Commencer ce point par les mots: "Préparer, en tenant compte des avis reçus de la part des pays-membres, les propositions..."
- point 42 Ajouter à la fin de ce point le texte suivant:

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

Inclure au plan de travail les nouveaux points suivants:

- "Rassembler les avis des pays membres sur l'"Information sur les relations internationales de la Commission du Danube" (Annexe au document CD/SES 32/5) et les propositions préliminaires concrètes des pays membres sur le caractère, les thèmes, les formes et les méthodes de coopération entre la Commission du Danube et différentes organisations internationales, diffuser les avis et les propositions ainsi reçus à tous les pays membres de la Commission et les soumettre à l'examen de la réunion d'experts."
- "Convoquer du 24 au 28 juin une réunion d'experts et du l1 au 16 novembre 1974 un groupe de travail pour les questions des relations internationales de la Commission du Danube; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation le point:
- Examen de l'Information sur les relations internationales de la Commission du Danube et de tout autre document du Secrétariat y relatif, pour l'élaboration de propositions concrètes sur le caractère, les thèmes, les formes et les modes de la coopération de la Commission du Danube avec d'autres organisations internationales."
- "Dresser et éditer, sur ronéo, en 250 exemplaires, les Procès-verbaux de la Session extraordinaire de la Commission du Danube (décembre 1973)."
- "Rassembler les avis et les propositions des pays-membres au sujet du projet de plan de travail à long terme pour la période 1975-1978, se fondant sur les avis reçus élaborer un projet de plan à long terme à soumettre à l'examen de la XXXIII e session de la Commission du Danube."

point 50 - Modifier le libellé de ce point comme suit:

"Dresser le projet de plan de travail de la Commission du Danube."

Par ailleurs, le groupe de travail a estimé que le plan de travail de la Commission du Danube devait être dressé de manière à couvrir la période allant depuis la fin de la session qui a adopté le plan jusqu'à la fin de la session suivante.

* *

Lors de l'examen du projet de plan de travail de la Commission du Danube, le groupe de travail a conclu qu'il serait indiqué d'examiner le Projet de Règlement relatif aux droits et obligations des employés du Secrétariat de la Commission du Danube (point lo de l'Ordre du jour - doc. CD/SES 32/9), en réunion d'experts.

* *

En résultat de l'examen des points 6 et 8 de l'Ordre du jour, le groupe de travail soumet à la XXXII^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant:

"Après avoir examiné le Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974, le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975, ainsi que le rapport du groupe de travail sur ces questions, la XXXII session de la Commission du Danube DECIDE:

- l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974 doc. CD/SES 32/5;
- 2 d'approuver l'activité déployée par le Secrétariat en vue de l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube au cours de la période considérée et de l'exécution des décisions de la XXXI session;
- 3. d'adopter le plan de travail de la Commission du Danube pour la période du 25 mars 1974 au 22 mars 1975 (doc. CD/SES 32/38);

4. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du plan de travail et du projet de plan de travail de la Commission du Danube (doc. CD/SES 32/35)."

RAPPORT

du groupe de travail pour les questions financières (Examen du Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973 et du projet de budget de la Commission du Danube pour 1974)

Le groupe de travail pour les questions financières, formé en vertu de l'article 51 des Règles de procédure et de la décision de la XXXII session de la Commission adoptée à sa séance plénière du 12 mars 1974, a tenu ses réunions les 19, 20, 21 et 22 mars 1974.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

Délégation autrichienne	- M. Maschke M. Strasser M. Glasel M. Pertusini M. Taucher
Délégation bulgare	- M. Simeonov M. Gantchev M. Haralanov M. Ivanov M. Radoev M. Mitiev
Délégation hongroise	- M. Aradi M. Kaldy
Délégation roumaine	- M. Mateescu M. Sandu M. Geamanu M. Riureanu M. Platona

Délégation soviétique

Délégation tchécoslovaque

Délégation yougoslave

- M. Piliaev
M. Zaharov
Mme Grishina
M. Kokeev

- M. Malovecký M. Tichý

M. Rak

- M. Stalio

M. Vladiković

M. Soldra

M. Petrovic

M. Marković

M. Gavrilovic

Les fonctionnaires du Secrétariat de la Commission, MM. Fekete, Novakovic, Secarin, Christ, Makeev, Karabatakov, Hristanov, Mme Malek ont également pris part aux réunions du groupe de travail.

Sur la proposition de Mme Grishina, Conseiller de la délégation soviétique, M. Strasser, Conseiller de la délégation autrichienne, a été élu président du groupe de travail.

Conformément au mandat qui lui a été confié par la séance plénière, le groupe de travail a examiné les points suivants de l'Ordre du jour:

Point 5 - Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973.

Point 9 - Projet de budget de la Commission du Danube pour 1974.

Ι.

Au point 5 de l'Ordre du jour - Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973, le groupe de travail a examiné le Rapport financier d'après la situation au 31 décembre 1973 (doc. CD/SES 32/4 et Annexes 1 et 2) et en a discuté les chapitres des recettes et des dépenses.

Le groupe de travail a constaté que les ressources prévues dans le budget ont été dépensées dans le cadre des sommes allouées à ses articles et a relevé que certaines économies ont été réalisées. 94 En rapport avec ce qui précède, le groupe de travail a fait remarquer que le budget pour 1973 était réel et basé sur le plan de travail pour 1973/1974

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

Le groupe de travail a apprécié l'activité du Secrétariat en connexion avec l'exécution du budget pour 1973 de la Commission du Danube

La délégation bulgare a estimé indiqué qu'à l'avenir, après l'établissement d'un projet de rapport du Directeur du Secrétariat, des experts financiers des pays membres de la Commission soient invités pour examen préliminaire de ce document.

II a

Au point 9 de l'Ordre du jour - Projet de budget de la Commission du Danube pour 1974, le groupe de travail a examiné article par article le projet de budget (doc. CD/SES 32/3) et le devis des dépenses pour 1974.

- Art. I Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel
- Art.II Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel

Après un échange de vues approfondi sur les propositions du Secrétariat relatives aux appointements de tous les collaborateurs du Secrétariat (Art. I et II du budget de la Commission du Danube), le groupe de travail a consenti.

- 1. à prendre comme base pour 1974 les sommes allouées aux art. I et II pour l'exercice 1973;
- 2. à inviter le Secrétariat à refléter, en préparant le projet de budget 1975. l'évolution du niveau de vie en République Populaire Hongroise en 1974 et à présenter, avec le projet de budget 1975, une documentation plus détaillée à ce sujet;

3. à inviter le Secrétariat à collaborer étroitement, lors de l'élaboration du projet de budget 1975, avec les autorités compétentes de la République Populaire Hongroise afin qu'il puisse obtenir d'elles des données plus amples en la matière.

Reflétant ce point de vue, le groupe de travail propose de diminuer les dépenses de l'art. I comme suit:

- Point 1 Appointements de base: de 88.900 Ft, et d'allouer 1,777.200 Ft.
- Point 2 Primes linguistiques: de 11.100 Ft, et d'allouer 220.200 Ft.
- <u>Point 3</u> <u>Primes pour ancienneté de service</u>: de lo .300 Ft, et d'allouer 219 .800 Ft.
- Point 5 Subsides pour cas de naissance, de décès, indemnités en cas d'invalidité permanente: de 2.900 Ft, et d'allouer 58.800 Ft.

Le point 4 reste inchangé.

A l'art. II, le groupe de travail propose de diminuer les dépenses comme suit:

- Point 1 Appointements de base: de 40.200 Ft, et d'allouer 801.600 Ft.
- Point 2 Primes de travail, service d'interprétation supplémentaire, autres primes: de 6.000 Ft, et d'allouer 108.800 Ft.
- Point 3 Assurances sociales: de 5.400 Ft, et d'allouer lo9.300 Ft.

Art. III - Frais d'administration

Le groupe de travail a décidé de réduire les dépenses prévues à cet article comme suit:

- Point 7 Entretien des immeubles: de 14.500 Ft, et d'allouer 32.500 Ft.
- Point 8 Réparation des immeubles: de 24.500 Ft, et d'allouer 40.000 Ft.
- Point 9 Réparation des objets d'inventaire: de 62.000 Ft, et d'allouer 30.000 Ft.
- Point II Entretien et réparation des automobiles: de 15.000 Ft, et d'allouer 90.000 Ft.

En ce qui concerne le <u>point 4 "Loyers"</u>, le groupe de travail exprime l'espoir qu'il n'y aura pas, à l'avenir, tendance à l'augmentation des loyers.

Art IV - Missions et déplacements

Après avoir entendu les explications du Directeur du Secrétariat au sujet de la liste des missions pour 1974 et de leur priorité, et tenant compte du principe de garder les dépenses au stricte minimum nécessaire, le groupe de travail propose de diminuer les dépenses de l'art. IV comme suit:

Point 1 - Frais de voyage: de 30.200 Ft, et d'allouer 93.000 Ft.

Point 2 - Allocations journalières: de 24.300 Ft, et d'allouer 76.500 Ft.

Point 3 - Frais de logement de 23.300 Ft, et d'allouer 70.500 Ft.

Le groupe de travail a décidé de transférer le point 2 de l'art. X "Subsides de congé" (74 loo Ft) à l'art. IV, et d'en faire le point 8.

Art. V - Edition des publications de la Commission

Le groupe de travail est convenu de diminuer de 51.500 Ft les dépenses à cet article et d'allouer 853.500 Ft. Cette somme doit couvrir, entre autres, le règlement partiel de l'édition de la Carte de pilotage du Danube du km 1214 (Slankamen) au km 1075 (confluent de la Nera).

Le groupe de travail s'est mis d'accord sur le fait qu'en élaborant le projet de budget 1975, le règlement du reste des frais de cette édition, ainsi que les dépenses liées à la préparation de l'édition de deux autres cartes de pilotage soient prévus à cet article.

Art. VII - Achat de livres et de publications périodiques

Les dépenses à cet article ont été réduites de lo ooo Ft, s'élevant ainsi à 30.000 Ft.

Art. VIII - Achat de divers objets d'inventaire et de moyens de transport

Après un examen détaillé des dépenses à cet article, le groupe de travail a décidé que la voiture de service du Secrétariat, type MERCEDES-BENZ 250 devait être vendue aussi tôt que possible et qu'il fallait en acheter une autre, pour l'acquisition de laquelle une somme de loo . ©00 Ft est mise à la disposition du Secrétariat.

Les achats suivants sont prévus à cet article:

1. Voiture de service	loo.ooo Ft
2. Machine a multiplier	70.000 "
3. Armoires métalliques	20.000 "
4. Machine à écrire IBM	18.200 ''
5. Machine à calculer	6.000 ''
6. 3 radiateurs électriques	8.000 ''
7. 2 échelles pour la bibliothèque	3.000 ''
8.1 tapis	6-000 ''
9. Objets d'inventaire pour les appartements	
des fonctionnaires (rideaux, réfrigérateurs	
ou machines à laver, petits tapis pour les	0 11
entrées des appartements)	90.000 ''

En ce qui concerne l'achat des objets d'inventaire figurant sous point 9, il est indiqué qu'il soit fait acquisition de ces objets dans un montant égal pour chaque fonctionnaire et selon son choix.

En conclusion, le groupe de travail propose de réduire de 142.000 Ft les dépenses à cet article, soit à 321.200 Ft.

Art. X - Versement pour soins médicaux

La somme de 74.100 Ft prévue au point 2 de cet article a été transférée à l'art. IV/8.

Art. XII - Fonds culturel

Les dépenses à cet article ont été réduites de 15.000 Ft, soit à 25.000 Ft.

Restent inchangées les dépenses aux articles:

- VI Déroulement et service de la session et des réunions
- IX Achat de vêtements de travail
- XI Frais de représentation
- XIII Versements aux organisations internationales.

En résultat des débats sur les points 5 et 9 de l'Ordre du jour, le groupe de travail soumet à l'examen de la XXXII esssion de la Commission les projets de décision suivants:

"Ayant examiné le Rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973, ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières pour la partie traitant du point 5 de l'Ordre du jour, la XXXII session de la Commission du Danube DECIDE:

l. 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 1973:

Exécution du budget

- Chapitre des recettes 6,547.175 forints
- Chapitre des dépenses 5,764.948

Bilan

- Actif 782.227, 51 forints
- Passif..... 782.227, 51

conformément à l'Annexe l au doc. CD/SES 32/4;

- 2. de transférer au budget de la Commission du Danube pour 1974:
 - a) le solde du budget pour 1973 de 395.828 forints;
- b) le montant de 375.000 forints représentant le versement de la première tranche de l'annuité de la République d'Autriche pour 1974; et
- c) le montant de 11.399 forints représentant le solde débiteur des frais de la Session extraordinaire tenue en décembre 1973;
- 3. d'approuver le Rapport du groupe de travail pour les questions financières doc. CD/SES 32/30 dans sa partie traitant du point 5 de l'Ordre du jour."

II.

"Ayant examiné le projet de budget de la Commission du Da-

nube pour 1974, ainsi que le Rapport du groupe de travail pour les questions financières sur le point 9 de l'Ordre du jour, la XXXII session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1974 dans la somme de 6,664.400 forints pour son chapitre des recettes et 6,664.400 forints pour son chapitre des dépenses doc. CD/SES 32/31;
- de fixer les annuités des Etats-membres pour 1974, établies conformément à l'art. lo 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 884.000 forints par Etat-membre;
 - 2. de transférer au budget de la Commission pour 1974:
- a) le solde du bilan au 31 décembre 1973, qui s'élève à 395.828 Ft;
- b) le versement de la première tranche de l'annuité de la République d'Autriche pour 1974, qui s'élève à 375.000 Ft;
- c) le solde débit eur des frais de la Session extraordinaire tenue en décembre 1973, qui s'élève à 11.399 Ft;
- 3. de transférer au début de l'année 1975, le plus tôt possible jusqu'à l'approbation du budget 1975 la moitié des annuités des Etats-membres établies pour 1974 (442.000 Ft) afin d'assurer une activité normale à la Commission;
- 4. d'approuver le Rapport du groupe de travail pour les questions financières dans sa partie traitant du point 9 de l'Ordre du jour doc. CD/SES 32/30.''

ANNEXES

Ш

DOCUMENTS APPROUVES

RAPPORT

du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973 à mars 1974

Le Plan de travail de la Commission du Danube, adopté par la XXXI^e session (doc. CD/SES 31/38), a été exécuté comme suit pendant la période considérée, d'avril 1973 à mars 1974:

Point 1 - Rassembler la documentation nécessaire et entreprendre la préparation de l'édition de la Carte de pilotage du Danube du km 1214 (Slankamen) au km 931 (Drobeta-Turnu Severin).

Le Secrétariat de la Commission du Danube s'est adressé, par lettre, aux autorités compétentes de la Roumanie et de la Yougo-slavie, ainsi qu'à l'Administration fluviale des Portes de Fer pour leur demander de lui faire parvenir la documentation nécessaire pour la publication de la Carte de pilotage du Danube du km 1214 (Slankamen) au km 931 (Drobeta-Turnu Severin). Les autorités compétentes de la Yougoslavie ont communiqué fin novembre 1973 que la documentation cartographique et autre, nécessaire pour l'édition de ladite carte de pilotage est en voie de préparation dans leur pays et sera envoyée au Secrétariat après le 15 décembre 1973. Au moment de l'établissement du rapport, le Secrétariat n'avait pas reçu ladite documentation.

Point 2 - Rassembler la documentation nécessaire et entreprendre la préparation de la réédition de la Carte de pilotage du Danube du km 2379 (Regensburg) au km 2231 (écluse Kachlet).

Le Secrétariat de la Commission s'est adressé, par lettre, au Ministère des Transports de la RF d'Allemagne pour le prier de lui faire parvenir la documentation nécessaire pour la réédition de la Carte de pilotage du Danube du km 2379 (Regensburg) au km 2231 (écluse Kachlet).

Au début de janvier 1974, le Ministère des Transports de la RF d'Allemagne a communiqué que la documentation cartographique et autre, nécessaire pour la réédition de ladite Carte de pilotage pourra être remise au Secrétariat de la Commission au courant de l'été de cette année.

Point 3 - Recueillir les observations des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales au texte d'auteur du 2 tome (Parties II et III) du Guide des bateliers, et entamer la préparation de sa publication.

L'exemplaire d'auteur du 2 tome du Guide des bateliers a été diffusé à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales avec la prière d'y communiquer leurs observations et propositions, dont il sera tenu compte lors de la publication du Guide. Les observations et les propositions reçues par le Secrétariat ont été introduites dans le Guide, qui est ainsi préparé pour l'édition. Or, des propositions visant à élargir le Guide par l'inclusion de nouveaux chapitres étant également parvenues au Secrétariat, celui-ci a estimé qu'il serait indiqué de synthétiser ces propositions et de les présenter dans une information qu'il serait opportun de traiter dans le cadre de l'examen du présent rapport par la XXXII session.

Point 4 - Préparer les propositions concernant le balisage des aires de stationnement des bâtiments sur le Danube, ainsi que la signalisation des accès dans les bassins et les affluents navigables, compte tenu des dispositions contenues dans les documents W/TRANS/SC.3/159, W/TRANS/SC.3/186 et TRANS/SC.3/GE.2/R.8 de la CEE de l'ONU, les diffuser pour avis aux pays danubiens et dresser une information à soumettre avec les propositions du Secrétariat à l'examen de la réunion d'experts pour les que stions de navigation.

Le Secrétariat de la Commission a préparé les Propositions de balisage des lieux de stationnement des bâtiments sur le Danube ainsi que les Propositions de signalisation destinée à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions de l'accès des bassins, des voies navigables affluentes et des canaux, en ayant tenu compte des dispositions contenues dans les documents de la CEE /ONU (W/TRANS/SC.3/159, W/TRANS/SC.3/186 et TRANS/SC.3/GE.2/R.8).

Lesdites Propositions ont été envoyées aux pays danubiens, et sur la base des observations qui ont été formulées à leur sujet, le Secrétariat de la Commission a préparé une information. Les propositions, avec l'information, ont été examinées à la réunion d'experts pour les questions de navigation qui s'est tenue en novembre 1973.

- Rassembler les propositions des pays danubiens au sujet des modifications et des compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Dresser une information à soumettre à l'examen de la XXXII esssion de la Commission du Danube.

Le Secrétariat s'est adressé par lettre aux pays danubiens pour les prier de lui communiquer leurs propositions quant aux modifications et compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Dès que le Secrétariat a été en possession des répomses, il a préparé l'Information portant sur les propositions de modifications et de compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube; cette Information a été diffusée et est soumise à l'examen de la XXXII session.

Point 6 - Poursuivre le rassemblement des propositions des pays danubiens sur les questions de la sécurité du poussage pour établir les possibilités de l'élaboration d'un projet de Recommandations portant sur les caractéristiques techniconautiques des convois poussés. Dresser une Information à soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation.

Le Secrétariat a demandé aux pays danubiens de lui faire connaître leurs propositions sur les questions de la sécurité du poussage pour pouvoir établir les possibilités de l'élaboration d'un projet de Recommandations portant sur les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés. Sur la base des communications reçues, le Secrétariat a dressé une Information qui a été soumise à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation, tenue en novembre 1973.

Point 7 - Convoquer du 12 au 16 novembre 1973 une réunion d'experts pour les questions de navigation; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:

- a) Examen des propositions relatives au balisage des aires de stationnement des bâtiments sur le Danube et des propositions sur la signalisation des accès dans les bassins et les affluents navigables, avec l'Information résumant les observations des pays danubiens auxdites propositions.
- b) Examen de l'Information sur les caractéristiques techniconautiques des convois poussés.
- c) Examen de l'Information sur des questions du poussage.
- d) Examen de l'Information sur les possibilités de l'unification des systèmes d'alimentation et de transmission d'énergie électrique des convois poussés.

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

La réunion d'experts pour les questions de navigation, qui s'est tenue du 12 au 16 novembre 1973, a examiné les Propositions de balisage des lieux de stationnement des bâtiments sur le Danube et les Propositions de signalisation destinée à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions de l'accès des bassins, des voies navigables affluentes et des canaux, avec l'Information sur les observations des pays danubiens auxdites Propositions. En résultat de l'examen de ces Propositions, la réunion a préparé des projets de Recommandations qu'elle estime nécessaire d'examiner encore une fois en réunion d'experts.

La réunion a examiné également l'Information sur les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés, l'Information sur des questions du pous sage et l'Information sur les possibilités de l'unification des systèmes d'alimentation et de transmission d'énergie électrique aux convois poussés.

La réunion a jugé opportun que soit élaboré un projet de recommandations portant sur les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés, et elle a établi à cette fin un projet de schéma. La réunion a également recommandé d'élaborer des propositions relatives à l'unification des installations électriques des convois poussés.

Le rapport de la réunion d'experts a été diffusé à tous les pays danubiens et est soumis à l'examen de la XXXII e session.

Point 8 - Rassembler les avis des pays danubiens sur la question de l'utilisation de la fréquence commune de 4474 kHz assignée pour l'appel et la sécurité, et de la nécessité d'assigner des fréquences communes supplémentaires dans la gamme des ondes décamétriques, ainsi que sur la question de l'utilisation de la fréquence commune pendant la période transitoire de l'introduction sur les bâtiments de la technique de la bande latérale unique.

Rassembler les propositions concernant les modifications et les compléments à apporter aux Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube.

Dresser une Information et la soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation.

Le Secrétariat s'est adressé, par lettre, aux pays danubiens avec la prière de lui communiquer leur avis sur la question de l'utilisation de la fréquence commune 4474 kHz assignée pour l'appel et la sécurité, de la nécessité d'assigner des fréquences communes supplémentaires dans la gamme des ondes décamétriques, ainsi que sur la question de l'utilisation de la fréquence commune pendant la période transitoire de l'introduction sur les bâtiments de la technique de la bande latérale unique, et aussi pour les prier de lui faire connaître leurs propositions concernant les modifications et les compléments à apporter aux Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube.

Après avoir reçu les réponses, le Secrétariat a dressé une information sur les questions traitées, information qui a été soumise à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications tenue avec la participation de spécialistes en questions de navigation en janvier 1974.

Point 9 - Rassembler les avis et les propositions des pays danubiens au sujet des possibilités d'utilisation dans la gamme des ondes métriques des voies Nos 15 et 17 pour les communications radiotéléphoniques à l'intérieur d'un convoi poussé ou remorqué.

Dresser une information et la soumettre à l'examen de la rénion d'experts pour les questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation.

Le Secrétariat a rassemblé les avis et les propositions de s pays danubiens au sujet des possibilités d'utilisation dans la gamme des ondes métriques des voies 15 et 17 pour les communications radiotéléphoniques à l'intérieur d'un convoi poussé ou remorqué. Se fondant sur les communications reçues, le Secrétariat a dressé une information qui a été soumise à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, avec la participation de spécialistes en questions de navigation, tenue en janvier 1974.

Point lo - Rassembler les propositions des pays danubiens relatives aux principes techniques pouvant servir de base pour l'élaboration du plan d'assignation des fréquences aux stations côtières sur le Danube participant au service international de radiocommunications sur ondes métriques, préparer une information et la soumettre à la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, avec la participation de spécialistes en questions de navigation.

Le Secrétariat de la Commission a rassemblé les propositions des pays danubiens relatives aux principes techniques pouvant servir de base pour l'élaboration du plan d'assignation des fréquences aux stations côtières sur le Danube participant au service international de radiocommunications sur ondes métriques. Se fondant sur les communications reçues, le Secrétariat a dressé une information qui a été soumise à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation, qui s'est tenue en janvier 1974.

Point 11 - Rassembler les propositions des pays danubiens, sur la base du schéma adopté, et dresser un projet de Recommandations relatives à l'utilisation des ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube. Rassembler les avis et dresser une information à ce sujet. Soumettre le projet de Recommandations, avec l'information, à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, avec la participation de spécialistes en questions de navigation.

Le Secrétariat de la Commission s'est adressé, par lettre, aux pays danubiens pour les prier de lui communiquer leurs propositions faites sur la base du Schéma adopté, afin de dresser un projet de Recommandations relatives à l'utilisation des ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube. Sur la base de la documentation fournie, conformément au Schéma adopté par la Tchécoslovaquie et le Ministère des Transports de la RF d'Allemagne, le Secrétariat de la Commission a préparé un projet de Recommandations a in si qu'une information résumant les observations et les propositions reçues.

Le projet de Recommandations et ladite information ont été soumis à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications tenue avec la participation de spécialistes en questions de navigation, en janvier 1974.

- Point 12 Convoquer du 14 au 19 janvier 1974 une réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, avec la participation de spécialistes en questions de navigation; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:
 - a) Examen de l'Information concernant les avis sur la question des fréquences communes désignées pour l'appel et la sécurité dans la bande des ondes décamétriques et les propositions concernant les modifications et les compléments à apporter aux Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube.
 - b) Examen de l'Information sur les possibilités d'utilisation dans la gamme des ondes métriques des voies Nos 15 et 17 pour les communications radiotéléphoniques à l'intérieur d'un convoi poussé ou remorqué.
 - c) Examen de l'Information sur les principes techniques qui peuvent servir de base pour l'élaboration d'un plan d'assignation des fréquences aux stations côtières sur le Danube participant au service international de radio-communications sur ondes métriques, échange de vues sur cette question, et préparation de propositions correspondantes.

d) Examen du projet de Recommandations relatives à l'utilisation des ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube avec l'Information sur les observations communiquées par les pays danubiens à ce projet.

Soumettre le rapport de la réunion d'experts à l'examen de la XXXII esssion.

La réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, avec la participation de spécialistes en questions de navigation, s'est tenue du 14 au 19 janvier 1974.

La réunion a examiné les questions relatives aux radiocommunications sur ondes métriques dans la navigation sur le Danube en se basant sur la documentation soumise à son examen et a relevé l'importance et les perspectives de ce service de radiocommunication. La réunion a jugé qu'il serait nécessaire de poursuivre le travail d'élaboration et de précision du projet de Recommandations relatives à l'utilisation des ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube en tenant compte des résultats des travaux de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications maritimes (Genève, 1974).

La réunion a examiné également les questions de l'utilisation de la fréquence commune 4474 kHz désignée pour l'appel et la sécurité et a jugé qu'il serait désirable de rassembler les avis des pays danubiens au sujet d'une utilisation plus efficace de cette fréquence.

Le rapport de la réunion d'experts a été diffusé à tous les pays danubiens et est soumis à l'examen de la XXXII e session.

Point 13 - Publier par ronéo:

- les Recommandations relatives au service des bâtiments sans équipage; à faire paraître en 400 exemplaires;
- les Recommandations relatives aux conditions techniques que doivent satisfaire dans les ports, dans les rades et aux quais les aires de stationnement destinées aux convois poussés; à faire paraître en 400 exemplaires;
- les Commentaires à quelques articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube; à faire paraître en 250 exemplaires en russe et 250 en français;

- les Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube; à faire paraître en 250 exemplaires.

Les documents énumérés ci-haut, adoptés par la Commission du Danube, ont été édités par le Secrétariat de la Commission et diffusés en décembre 1973 à tous les pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales et aux organisations intéressées.

Point 14 - Dépouiller les données sur les seuils en 1972, reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales selon le formulaire de Fiche des seuils adopté, et publier en 170 exemplaires, sur ronéo et par photocopie, les Fiches des seuils du Danube en 1972.

Entreprendre le rassemblement et le dépouillement des données pour 1973.

Les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales ont fourni au Secrétariat les données demandées au sujet des 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 sur le Danube en 1972. Cet ouvrage a été publié en 170 exemplaires et diffusé en janvier 1974 à tous les pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales et aux organisations intéressées.

D'autre part, le Secrétariat a entrepris le rassemblement des données sur les seuils en 1973; lès données reçues sont en voie de dépouillement.

Point 15 - Rassembler les données des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales relatives à l'entretien du chenal navigable sur le parcours du Danube de Regensburg à Sulina pendant la période du l'septembre 1972 au 31 août 1973, y compris les données sur le régime des glaces; dresser une information et la soumettre à l'examen de la XXXII session.

Editer en 230 exemplaires, sur ronéo, l'Information sur l'entretien du chenal navigable pendant la période du l'esptembre 1971 au 31 août 1972.

Ladite information a été établie et est soumise à l'examen de la session.

L'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube pour la période du l'septembre 1971 au 31 août 1972 a été éditée en 230 exemplaires et diffusée en septembre 1973 à tous les pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales et aux organisations intéressées.

Point 16 - Préparer et faire éditer par moyen typographique, en 1200 exemplaires, 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.

Le Secrétariat a préparé et édité l'Album des courbes du Danube en 1200 exemplaires. Cet ouvrage a été diffusé à tous les pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales et aux organisations intéressées, en février 1974.

Point 17 - Poursuivre l'étude du régime des vagues sur le Danube, en vue de la répartition du Danube en différentes zones en fonction de la hauteur des vagues.

Le Secrétariat a poursuivi l'étude du régime des vagues sur le Danube en se fondant sur la documentation qui se trouvait à sa disposition, à savoir:

- documentation reçue des pays danubiens;
- Résolution N^O 12 de la CEE/ONU (franc-bord et distance de sécurité doc. W/TRANS/SC.3/200), qui traite de la répartition de la voie navigable en fonction de la hauteur des vagues;
- diverses publications technico-scientifiques.
- Point 18 Rassembler les propositions des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales concernant la modification des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube. Dresser une information à diffuser aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et à soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrotechniques.

Le Secrétariat a reçu de la part des pays danubiens les propositions concernant les modifications à apporter auxdites Recommandations, et en se fondant sur les communications reçues a dressé une information qui a été soumise à l'examen de la réunion d'experts, tenue en octobre 1973.

- Point 19 Convoquer du 16 au 18 octobre 1973 une réunion d'experts pour les questions hydrotechniques; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation le point suivant:
 - Examen de l'Information sur les propositions de modification des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, et préparation d'un projet de modification à apporter auxdites Recommandations.

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

La réunion d'experts pour les questions hydrotechniques s'est tenue du 16 au 18 octobre 1973. A l'issue de l'examen de l'Information susmentionnée et du papier de travail présenté avec elle, la réunion a jugé qu'il serait utile que le Secrétariat prépare un texte corrigé des Recommandations et le soumette à l'examen de la XXXII session.

Se fondant sur les modifications concertées par la réunion, le Secrétariat a corrigé le texte des Recommandations, a précisé certains termes ainsi que les annexes, et a également fait la rédaction du texte.

Le rapport de la réunion d'experts a été diffusé à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, et est soumis à l'examen de la XXXII^e session avec le texte corrigé des Recommandations.

Point 20 - Editer par photocopie, en 220 exemplaires, l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1972; entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1973.

Se fondant sur la documentation reçue des pays danubiens, le Secrétariat a préparé l'Annuaire hydrologique 1972, qui est établi en concordance avec son schéma. L'Annuaire hydrologique a été publié et diffusé en février 1974 à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, ainsi qu'aux organisations intéressées.

Le Secrétariat a demandé à tous les pays danubiens l'envoi de la documentation nécessaire pour la préparation de l'Annuaire 1973.

Point 21 - Poursuivre la diffusion aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales des prévisions mensuelles des niveaux du Danube, et entreprendre leur analyse.

Au cours de la période considérée, le Secrétariat de la Commission a continué à envoyer régulièrement, par télégramme, les prévisions mensuelles de niveaux à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 22 - Entreprendre le rassemblement des données nécessaires pour l'établissement de l'Ouvrage de référence hydrologique couvrant la période de 50 ans de 1921 à 1970.

L'analyse de la documentation qui se trouve à la disposition du Secrétariat a fait ressortir que les travaux de préparation de l'Ouvrage de référence hydrologique pourraient être poursuivis au courant des une-deux prochaines années sur la base des données publiées dans les Annuaires hydrologiques du Danube de la Commission du Danube. Pour cette raison, il ne s'avère pas nécessaire d'entreprendre le rassemblement de données supplémentaires.

Les tableaux suivants, conformes au Schéma approuvé pour l'établissement de l'Ouvrage de référence hydrologique, ont été dressés en se fondant sur la documentation disponible:

- Tableau N⁰ 4: Valeurs caractéristiques de la température de l'air d'après les stations hydrométriques principales,
- Tableau N⁰ 14: Valeurs caractéristiques des températures de l'eau.
- Tableau N⁰15: Caractéristiques du régime des glaces sur le Danube.
- Point 23 Synthétiser la documentation reçue des pays danubiens a u sujet des méthodes appliquées dans la formulation des prévisions à longue échéance des caractéristiques en période d'étiage, compte tenu des processus atmosphériques; dresser une information et la soumettre à l'examen de la XXXII session de la Commission du Danube.

Se fondant sur la documentation reçue des pays danubiens, le Secrétariat a dressé une information qui est soumise à l'examen de la XXXII esssion de la Commission du Danube.

Point 24 - Préparer et éditer par photocopie, en 400 exemplaires l'Annuaire statistique pour 1972. Entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1973.

Sur la base des données reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, le Secrétariat a préparé l'Annuaire statistique 1972, établi en concordance avec le Schéma adopté.

L'Annuaire en question a été édité en 400 exemplaires et sera diffusé en mars 1974 à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, ainsi qu'aux organisations intéressées.

Le Secrétariat a demandé aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales l'envoi des données nécessaires pour la préparation de l'Annuaire statistique 1973.

Point 25 - Elaborer des propositions sur le mode de précision des données statistiques relatives aux transports de marchandises entre les pays danubiens, sur la manière de remplir les formulaires statistiques et sur d'autres questions d'ordre statistique. Diffuser ces propositions, pour avis, aux pays danubiens.

Le Secrétariat a préparé l'Information sur ses propositions concernant le mode de précision des données statistiques relatives aux transports de marchandises entre les pays danubiens, la manière de remplir les formulaires statistiques, et aussi d'autres questions d'ordre statistique, Information qui a été envoyée pour avis à tous les pays danubiens.

Point 26 - Entreprendre le rassemblement de la documentation sur des questions d'ordre nautique, hydrotechnique, hydrométéorologique, statistique, économique et juridique, en concordance avec la Liste des questions intéressant la navigation en connexion avec la réalisation des liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe, adoptée par la Commission du Danube. Dresser une information à diffuser à tous les pays danubiens.

Le Secrétariat a reçu de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, dans le cadre d'un échange de documentations, les documents fondamentaux réglementant la navigation sur le Rhin et la Moselle. En outre, le Secrétariat a fait acquisition de 8 exemplaires du recueil "Les actes du Rhin et de la Moselle".

Un exemplaire de chacun de ces documents, en langue française, a été envoyé aux Représentants avec ladite Information.

En outre, le Secrétariat a demandé, par lettre, au Ministère des Transports de la RF d'Allemagne de lui prêter son concours pour la réception des documents relatifs au régime de la navigation sur le Main et les canaux. La réponse a été reçue après l'établissement du présent rapport.

Point 27 - Préparer pour édition par moyen typographique le deuxième tome du Recueil des accords conclus après 1956 sur des questions de la navigation sur le Danube; à faire paraître en 1000 exemplaires.

Se fondant sur les textes des accords conclus sur des questions de la navigation sur le Danube, qui lui ont été envoyés par les pays danubiens, le Secrétariat a préparé pour édition le deuxième tome du Recueil des accords conclus après 1956 sur lesdites questions.

Préparer un projet de Règlement relatif aux droits et obligations des employés du Secrétariat de la Commission du Danube, le concerter avec les autorités compétentes hongroises et le diffuser, à titre d'information, aux pays membres de la Commission du Danube.

Le Secrétariat a préparé le projet de Règlement relatif aux droits et obligations des employés du Secrétariat de la Commission du Danube en tenant compte des Règles de procédure de la Commission du Danube, du Code du travail de la République Populaire Hongroise, 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 du Danube et de la lettre-circulaire N° 287/MY-900/1/1972 de la Direction pour le Service du Corps Diplomatique auprès du Ministère des Affaires Etrangères de la RPH, concernant la réglementation des questions de salaire des employés hongrois dans les représentations diplomatiques.

Par sa lettre du 2 août 1973, le Secrétariat a envoyé, pour avis, ledit projet de Règlement aux autorités compétentes de la République Populaire Hongroise. Par sa lettre du 15 novembre 1973, le Secrétariat avait demandé aux autorités compétentes de la République Populaire Hongroise de bien vouloir accélérer l'envoi de leurs observations. La réponse de la Direction pour le Service du Corps Diplomatique auprès du Ministère des Affaires Etrangères de la République Populaire Hongroise a été reçue le 26 février 1974.

Point 29 - Dresser et éditer sur ronée, en 250 exemplaires, les Procès verbaux de la XXXI session.

Les Procès-verbaux de la XXXI^e session ont été édités en 250 exemplaires et seront diffusés au début de mars 1974 aux pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales et aux organisations intéressées.

Point 30 - Préparer et éditer par moyen typographique les procèsverbaux de la session jubilaire, avec insertion de photographies se rapportant à cette session, et les faire paraître en 500 exemplaires.

Le Procès-verbal préliminaire de la session jubilaire de la Commission du Danube a été établi et sera prochainement envoyé pour avis aux pays membres de la Commission, après quoi il sera remis à la typographie pour publication.

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 et préparer une information détaillée formant annexe au rapport du Directeur du Secrétariat, ayant en vue que cette information doit contenir une revue générale de l'état des relations internationales de la Commission du Danube, une revue de leur développement au cours de la période écoulée, ainsi que des suggestions quant au développement ultérieur desdites relations, aux formes de coopération et à d'autres questions d'intérêt commun.

Le Secrétariat a assuré, par ses fonctionnaires, la participation aux travaux des organisations internationales et réunions s'occupant des questions qui présentent de l'intérêt pour la navigation sur le Danube. Une information contenant une revue générale de l'état des relations internationales de la Commission du Danube, une revue de leur développement au cours de la période 1973/74, ainsi que des suggestions sur le développement desdites relations à l'avenir, sur les formes de coopération et sur d'autres questions d'intérêt commun, a été établie par le Secrétariat (Annexe No 1).

Point 32 - 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 de la Commission a maintenu des contacts avec les organes compétents des pays danubiens ainsi qu'avec des institutions de recherches scientifiques et d'enseignement, bibliothèques, etc. des pays danubiens et autres, et a réalisé un échange de publications et de documentations; il a, en outre, envoyé, sur demande, des publications de la Commission du Danube auxdits organes et institutions.

Point 33 - Dresser le projet de budget de la Commission du Danube pour 1974.

Le projet de budget pour 1974, de même que la Note explicative et le projet de devis (doc. CD/SES 32/3) ont été préparés et envoyés en janvier 1974 aux pays membres de la Commission.

Point 34 - Dresser le projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à 1975.

Le projet de Plan de travail de la Commission pour la période d'avril 1974 à mars 1975 (doc. CD/SES 32/7) a été dressé et envoyé à tous les pays-membres en février 1974.

Au cours de la période considérée, en dehors des activités énumérées ci-haut, ont été également accomplis les travaux suivants:

1. En décembre 1973, s'est déroulée la Session extraordinaire de la Commission du Danube, qui a examiné les questions concernant les modifications des conditions de la navigation dans le secteur des Portes de Fer et la participation des pays danubiens au remboursement des frais investis par la République Socialiste de Roumanie et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie en connexion avec la construction des installations de navigation du Système hydroénergétique et de navigation sur le Danube.

A l'issue de l'examen de la question a été adoptée à l'unanimité une décision portant sur la participation des pays danubiens au remboursement des frais susmentionnés, sur la cessation de l'activité de l'Administration fluviale des Portes de Fer dans le sens de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, et sur la poursuite de l'entretien dans un bon état technique des installations de navigation du Système hydroénergétique et de navigation.

2. En juin 1973, s'est déroulée la réunion du Groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube, qui a été convoquée sur la base des avis exposés dans le rapport du Groupe de travail pour les questions financières approuvé par décision de la XXXI^e session de la Commission du Danube.

Le rapport dudit Groupe de travail est soumis à l'examen de la XXXII esssion.

Annexe au Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1973/1974 (CD/SES 32/5)

INFORMATION

sur les relations internationales de la Commission du Danube

Conformément au point 31 du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1973/1974, le Secrétariat a été chargé de préparer, comme annexe au Rapport du Directeur, une information détaillée sur les relations internationales de la Commission du Danube, devant contenir une revue générale de l'état de ces relations, une revue de leur développement au cours de la période écoulée, ainsi que des suggestions quant au développement ultérieur desdites relations, aux formes de coopération et à d'autres questions d'intérêt commun.

I - <u>Etat des relations internationales de la Commission du Danube.</u> Revue générale.

La Commission du Danube entretient et développe des relations et coopère avec une série d'organisations; ces relations et cette coopération sont fondées sur l'intérêt mutuel. D'une part, la coopération est réalisée dans des problèmes qui présentent de l'intérêt du
point de vue de la navigation danubienne et de l'activité de la Commission du Danube et se rapportent tant à la navigation fluviale directement qu'aux questions qui ont été résolues dans le cadre d'autres
organisations internationales et dont les résultats, mis à profit sur le
Danube, permettent d'accroître la sécurité de la navigation danubienne
et de lui fournir des prestations de service plus efficaces. D'autre
part, lors de l'élaboration de projets aussi bien à l'échelle régionale
qu'à l'échelle mondiale, nombre d'organisations internationales font
appel aux résultats que la Commission du Danube a obtenus dans divers domaines. Il faut encore mentionner la tendance vers une coopération ayant pour but d'unifier les régimes de navigation fluviale en

raison de l'importance croissante que revêt la voie d'eau dans les systèmes des transports sur le plan national et international.

La collaboration de la Commission du Danube avec la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU se situe dans la sphère du Comité des transports intérieurs et du Comité des problèmes de l'eau. Cette coopération est d'une grande importance du point de vue de l'unification et de la normalisation des prescriptions et des dispositions appliquées dans la navigation sur les voies d'eau internationales de l'Europe, y compris dans la navigation danubienne.

Des relations de travail de caractère permanent ont été établies entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale. La collaboration étroite avec cette Organisation en matière d'hydrologie et de météorologie a contribué, d'une part, à la solution de divers problèmes d'intérêt pratique pour la navigation danubienne et a également permis, d'autre part, de faire appel aux résultats obtenus dans le cadre de la coordination des services hydrométéorologiques sur le Danube en vue de leur application dans le cadre de l'OMM.

Une coopération fructueuse se développe entre la Commission du Danube et l'Union Internationale des Télécommunications, coopération qui se reflète positivement dans la solution des problèmes du domaine des radiocommunications dans la navigation sur le Danube, d'une grande importance pour l'accroissement de la sécurité de la navigation.

La Commission du Danube est membre de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation au titre de membre assimilé aux gouvernements.

La Commission du Danube coopère aussi avec l'Organisation Mondiale de la Santé, dont la contribution s'est fait sentir lors de l'élaboration des Recommandations relatives aux règles des surveillances sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube.

La Commission entretient, par son Secrétariat, des contacts ou réalise un échange de documentations, de publications et de renseignements avec diverses autres organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales, comme par exemple avec la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, l'Organisation Internationale du Travail, l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé, la Commission Economique pour l'Asie et l'Extrê-

me-Orient, la Commission Economique pour l'Afrique, le Conseil de Coopération Douanière, l'Organisation Internationale de Normalisation, la Commission de la Plata, la Société Internationale de Limnologie, l'Union Internationale de la Navigation Fluviale, l'Association des Organisations Internationales, et d'autres.

Le Secrétariat de la Commission prend part aux Conférences des Directeurs des entreprises de navigation danubienne Parties aux Accords de Bratislava, qui manifestent un grand intérêt à l'égard des solutions et des documents que la Commission du Danube a adoptés et qui sont d'une grande portée pratique pour leur travail.

En outre, le Secrétariat de la Commission participe aux réunions consacrées à des questions présentant de l'intérêt pour la navigation sur le Danube; il entretient des contacts et des relations de travail avec la Commission de l'Oder (République Populaire de Pologne), la Société Rhin-Main-Danube S.A. (RF d'Allemagne), l'Union pour la défense des intérêts de la navigation rhénane (RF d'Allemagne), l'Association autrichienne Canal et Navigation (République d'Autriche), avec des instituts de recherches scientifiques, des universités, des organisations poursuivant des études dans le domaine de la navigation fluviale, ainsi qu'avec des maisons d'édition de livres, de revues, de journaux, etc. Des représentants de huit organisations internationales ont participé à la Session jubilaire de la Commission du Danube marquant le 25 anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

II - Développement des relations internationales de la Commission du Danube au cours de la période 1973/1974.

Conformément au plan de travail (point 31), au courant de la période traitée le Secrétariat a poursuivi et développé des relations de travail de nature à promouvoir la collaboration avec d'autres organisations internationales.

1. Commission Economique pour l'Europe de l'ONU (CEE/ONU) - Genève

Comme déjà mentionné ci-haut, la coopération de la Commission du Danube avec la CEE/ONU se réalise dans le cadre du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires ainsi que dans celui du Comité des problèmes de l'eau.

En 1973/1974 des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube ont participé aux réunions et aux sessions des organes subsidiaires permanents et temporaires suivants. Groupe de travail des transports par voie navigable, Groupe d'experts pour l'unification des règles de route et de signalisation en navigation intérieure, Groupe d'experts sur l'unification des prescriptions techniques relatives aux bateaux et des documents de bord, Groupe d'experts du droit fluvial, Groupe d'experts des statistiques de transport, ainsi qu'aux sessions des deux Comités susmentionnés.

D'autre part, un fonctionnaire du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe a participé aux travaux de la XXXI^e session de la Commission du Danube.

Le Secrétaire exécutif de la CEE/ONU a assisté aux cérémonies organisées à l'occasion du 25 anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, en mars 1973

Le Secrétariat de la Commission du Danube a fait parvenir au Secrétariat de la CEE/ONU des matériaux, documents et publications traitant des questions intéressant les deux Organisations et a reçu de la part du Secrétariat de la CEE/ONU la documentation dont il avait besoin.

Le travail déployé dans le cadre de la CEE/ONU est d'une grande importance pour la navigation danubienne, car il a pour objectif d'aboutir à l'unification et à la normalisation des prescriptions dans les domaines technique, administratif, juridique et économique de la navigation sur les voies d'eau intérieures d'Europe.

La réalisation de la liaison Danube-Rhin et la nécessité de créer, en rapport avec cette liaison, des règles, prescriptions et dispositions unifiées dans le domaine de la navigation posent de nouvelles exigences à l'égard de la coopération avec la CEE/ONU.

L'élaboration de telles prescriptions dans le cadre de la CEE/ONU pourrait être réalisée avec succès sur la base de projets concertés antérieurement, à titre préliminaire, par la Commission du Danube et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin en vue de leur examen ultérieur dans le cadre des organes de la CEE/ONU.

Toutefois, il est à noter que jusqu'à présent les relations entre la Commission du Danube et la CEE/ONU ne sont pas encore réglées en bonne et due forme.

2. Organisation Météorologique Mondiale (OMM) - Genève

La collaboration entre la Commission du Danube et l'OMM s'est déroulée en 1973/74 dans l'esprit de l'Arrangement de travail conclu en 1963 entre les deux Organisations. Notamment, un fonctionnaire du Secrétariat de la Commission a participé aux travaux de la Deuxième session du Groupe de travail d'hydrologie de l'Association régionale VI (Europe) de l'OMM, ainsi qu'à la Réunion sur les problèmes d'hydrologie en Europe organisée par l'OMM/UNESCO.

Les dites réunions ont dégagé la possibilité de la mise à profit des résultats de la coopération dans le domaine de l'hydrologie en Europe afin de perfectionner la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube, notamment par l'application de méthodes de prévision hydrologique plus perfectionnées. Elles ont également relevé l'opportunité de mettre en oeuvre, pour l'extension de la coopération en Europe, l'expérience acquise par la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrologie.

D'autre part, un représentant du Secrétariat de l'OMM a participé aux travaux de la XXXI session ordinaire de la Commission du Danube.

La Commission du Danube a reçu une invitation de l'UNESCO et de l'OMM à participer à la Conférence sur les résultats de la Décennie hydrologique (Paris, septembre 1974). Suivant les instructions de la Direction de la Commission, une invitation à participer à la XXXII session de la Commission du Danube a été adressée aux Organisations susmentionnées.

3. Union Internationale des Télécommunications (UIT) - Genève

Sur la base de l'Arrangement intervenu en 1964 entre le Secrétariat de la Commission du Danube et le Secrétariat de l'Union Internationale des Télécommunications, une coopération permanente touchant des questions d'intérêt commun s'est établie entre les deux Organisations.

Dans l'esprit dudit Arrangement, un représentant de l'UIT a participé aux travaux de la XXXI session (mars 1973), ainsi qu'à la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, tenue avec la participation de spécialistes en questions de navigation (jan-vier 1974).

Cette collaboration, qui se réalise également par un échange de documentations et de publications concernant les radiocommunications, assure à la Commission du Danube une aide hautement qualifée dans son activité visant à accroître la sécurité sur le Danube.

4. Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN) - Bruxelles

La Direction de la Commission du Danube a désigné le directeur du Secrétariat comme représentant de la Commission à la Commission Internationale Permanente de l'AIPCN. Le Secrétariat n'a pas participé aux travaux du dernier Congrès de l'AIPCN (Ottawa, juillet 1973). Une bonne coopération, qui se réalise par l'échange de publications et de renseignements dans le domaine de la navigation s'est établie entre les deux Organisations. Sur la demande de l'AIPCN, et avec l'autorisation de la Direction de la Commission, le Secrétariat a proposé d'inclure au programme des travaux du 24 Congrès de navigation (Leningrad, 1977) un point relatif aux questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe, dont la liste a été approuvée par la Commission du Danube.

5. Conseil d'Assistance Economique Mutuelle (CAEM) - Moscou

Conformément à la décision de la réunion des Représentants des pays membres de la Commission du Danube, qui s'est tenue en mars 1973, et suite à l'échange de lettres entre le Secrétariat de la Commission du Danube et le Secrétariat du CAEM, il a été officiellement convenu de poursuivre les relations de travail amorcées déjà en 1957 entre les Secrétariats des deux Organisations.

Sur la base de l'invitation reçue du Secrétariat du CAEM, des représentants du Secrétariat de la Commission du Danube ont participé à la XIX Réunion des Chefs des autorités de l'économie des eaux des pays membres du CAEM (Leipzig, mai 1973) et à la XXIV réunion de la Section N° 3 pour les transports par voie d'eau de la Commission permanente des transports du CAEM (Siófok, octobre 1973).

Une réunion consultative s'est tenue à Moscou du 13 au 15 février 1974 entre des représentants du Secrétariat de la Commission du Danube et du Secrétariat du CAEM pour concerter des questions portant sur la réalisation et la réglementation des contacts de travail

et de la coopération entre les deux Secrétariats. Les résultats de la rencontre consultative ont été exposés dans un Aide-mémoire qui a été diffusé à tous les Représentants.

La participation de représentants du Secrétariat de la Commission du Danube aux sessions et réunions des organes du CAEM, ainsi que l'échange de documentations entre les deux Secrétariats, ont contribué au développement de la coopération entre les deux organisations dans des questions liées à la navigation sur le Danube et présentant un intérêt mutuel.

6. Institut International pour l'Unification du Droit Privé (UNIDROIT) - Rome

Les relations de travail se sont poursuivies avec l'UNIDROIT dans le domaine des questions juridiques. Elles se réalisent par la participation de fonctionnaires du Secrétariat aux réunions convoquées par l'UNIDROIT et par un échange de matériaux et de publications.

N'ayant pas eu la possibilité de se faire représenter à la Cinquième rencontre des organisations s'occupant de l'unification du droit (Rome, mai 1973) à laquelle il avait été invité, le Secrétariat a envoyé, aux fins des travaux de cette réunion, une note sur l'activité de la Commission du Danube en matière d'unification de certaines règles ayant trait au régime de la navigation sur le Danube.

Sur l'invitation de l'UNIDROIT, le Secrétariat a envoyé ses représentants à la Première session du Comité d'experts gouvernementaux sur le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (Rome, novembre 1973), convoquée par l'UNIDROIT à la demande du Groupe de travail des transports par voie navigable de la CEE/ONU.

7. Comité international de prévention des accidents du travail dans la navigation (CIPA) - Duisburg

Au début de 1973, un échange de lettres et des contacts préliminaires se sont réalisés entre le CIPA et le Secrétariat de la Commission du Danube au sujet des possibilités d'une collaboration avec la Commission du Danube. Le CIPA avait exprimé le désir de participer aux réunions convoquées par la Commission du Danube pour des questions de prescriptions techniques touchant la sécurité de la navigation. Sur l'invitation du CIPA, et avec l'accord de la Direction de la Commission du Danube, le Secrétariat a envoyé un représentant à la réunion de la Commission pour l'unification des prescriptions techniques relatives à la prévention des accidents de travail (Strasbourg, décembre 1973). Cette Commission est un organe subsidiaire permanent du CIPA.

8. Groupe de travail des recherches sur le Danube de la Société Internationale de Limnologie - Vienne

Dans le cadre des actions initiées sur le plan international dans le domaine de l'écologie, et dans la mesure où elles présentent de l'intérêt pour la navigation sur le Danube, le Secrétariat a développé ses contacts avec le Groupe de travail des recherches sur le Danube de la Société Internationale de Limnologie de Vienne. L'échange de publications et de documentations avec ledit Groupe de travail s'est amplifié en 1973. Sur l'invitation du Groupe de travail, un représentant du Secrétariat a participé à la XVI session de ce Groupe (Bratislava, septembre 1973), où il a fait une communication, de la part du Secrétariat, sur les mesures adoptées par la Commission du Danube dans la lutte contre la pollution des eaux du Danube par la navigation.

9. <u>Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)</u> - Nairobi

Le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement - organisme créé en 1972 par l'Assemblée générale de l'ONU sur la proposition de la Conférence internationale de Stockholm de la même année - a invité, par des lettres, le Secrétariat de la Commission du Danube à participer à la Réunion consultative de s organisations intergouvernementales qui s'occupent des questions de l'environnement en Europe (Genève, mai 1973), ainsi qu'aux travaux de la première session du Conseil d'Administration du PNUE (Genève, juin 1973). Avec l'accord de la Direction de la Commission du Danube, le Secrétariat a établi des contacts avec le PNUE et lui a envoyé une information sur les mesures adoptées par la Commission du Danube en vue de prévenir la pollution des eaux du Danube par la navigation.

Un représentant du Secrétariat a pris part, en tant qu'observateur, à la première session du Conseil d'Administration du PNUE.

En réponse aux invitations à participer à d'autres réunions du PNUE, le Secrétariat a communiqué ses observations sur certains problèmes dont étaient saisies les réunions respectives (réunion préparatoire de la deuxième session du Conseil d'Administration du PNUE, Genève, février 1974, deuxième session du Conseil d'Administration du PNUE, Nairobi, mars 1974), sans y envoyer ses représentants.

10. Conférence des Directeurs des entreprises de navigation danubienne Parties aux Accords de Bratislava

Des représentants du Secrétariat de la Commission du Danube participent chaque année aux assises de la Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne Parties aux Accords de Bratislava, qui examinent des questions concernant le transport de marchandises et d'autres problèmes de la navigation et adoptent des décisions à leur sujet. Le Secrétariat de la Commission reçoit régulièrement de la part de la Conférence des renseignements au sujet des amendements et des compléments apportés aux Accords de Bratislava, ainsi que sur d'autres décisions adoptées par la Conférence.

De son côté, le Secrétariat de la Commission informe la Conférence des documents adoptés par la Commission du Danube.

Un représentant de la Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne a assisté à la Session jubilaire de la Commission du Danube (mars 1973).

11. Relations avec d'autres commissions fluviales internationales et nationales

- a) La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a été représentée à la Session jubilaire de la Commission du Danube par son Secrétaire général. Sur la proposition du Secrétariat de la Commission du Danube un échange de publications a été mis sur pied, notamment sur des questions intéressant la navigation en connexion avec la future liaison Rhin-Main-Danube. Des contacts entre les représentants des Secrétariats des deux Organisations ont eu lieu à l'occasion de diverses réunions internationales convoquées par la CEE/ONU ou par d'autres organisations.
- b) La Commission de l'Oder a été représentée à la Session jubilaire de la Commission du Danube par son président. Les deux Organisations réalisent un échange de publications et de documenta-

tions sur des questions d'intérêt commun. Sur l'invitation de la Commission de l'Oder, un représentant du Secrétariat de la Commission du Danube a participé au Symposium international sur la construction du canal Danube-Oder (Raciborz, septembre 1972).

- c) Des relations par correspondance ont été poursuivies avec la Commission du Niger, le Comité du Mékong, et des prises de contacts ont été réalisées avec la Commission du Nil. Ces organismes ont reçu des publications de la Commission du Danube, parmi lesquelles la brochure contenant des renseignements sur la Commission du Danube et sur ses activités. Les commissions ont elles aussi fourni au Secrétariat des renseignements et des documents.
- 12. Le Secrétariat a pris part, par ses représentants, à des réunions internationales sur des questions intéressant la Commission du Danube, telles la Septième Conférence des pays danubiens pour les prévisions hydrologiques (Várna, juin 1973), le Quatrième Congrès hydrologique de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (Leningrad, octobre 1973), la Session de la Société autrichienne de l'économie des eaux consacrée au Danube (Bade, 1973), la Journée de la navigation intérieure allemande (RFA) (Hambourg, novembre 1973), le Symposium sur le thème "Fleuves et glaces" (Budapest, janvier 1974).

* *

Les rapports sur la participation des représentants du Secrétariat de la Commission du Danube aux réunions et sessions internationales, ainsi qu'aux conférences et symposiums internationaux ont été envoyés aux Représentants des pays membres de la Commission du Danube.

* *

Une contribution importante au développement des relations internationales de la Commission du Danube réside dans l'échange de renseignements par correspondance et l'envoi de publications et de documentations que le Secrétariat a réalisés au courant de la période écoulée avec le Secrétariat des Nations Unies à New-York, avec diverses institutions spécialisées et organismes des Nations Unies, ainsi qu'avec d'autres organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales, telles l'Organisation Internationale du Travail (Genève), l'Organisation Mondiale de la Santé (Genève), l'Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture (UNESCO, Paris), l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime (IMCO, Londres), le Programme de développement des Nations Unies (UNDP), l'Organisation des Nations Unies de Développement Industriel (UNIDO, Vienne), l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO, Rome), la Commission Economique pour l'Asie et l'Extrême-Orient (ECAFE, Bangkok), l'Agence Internationale de l'Energie Atomique (Vienne), le Conseil de Coopération Douanière (Bruxelles), l'Union Internationale la Navigation Fluviale (Bruxelles), l'Organisation Internationale de Normalisation (Genève), l'Union des Associations Internationales (Bruxelles), et d'autres.

Des renseignements sur la Commission du Danube et son activité, et en particulier des publications, ont été diffusés ou envoyés sur demande à des institutions de recherches, à des universités, à des institutions d'enseignement supérieur, à des organisations professionnelles et techniques, à des étudiants, professeurs, chercheurs, etc. des pays danubiens et d'autres pays européens, ainsi que des pays d'Amérique et d'Afrique.

Divers ouvrages de référence et annuaires ont publié des informations relatives à la Commission du Danube sur la base des renseignements fournis par le Secrétariat.

Des fonctionnaires du Secrétariat ont rédigé des informations et des articles parus dans des journaux. La Boston Public Library a été désignée dépositaire des publications de la Commission du Danube.

III - Suggestions quant au développement ultérieur des relations et aux formes de coopération

Partant de l'expérience et des résultats acquis, il serait in diqué de continuer à consolider et à développer la coopération, dans des questions présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne et l'activité de la Commission du Danube, avec les organisations spécialisées de l'ONU, avec des organisations intergouvernementales et internationales non gouvernementales, ainsi qu'avec des organisations nationales des pays danubiens qui s'occupent des questions de la navigation internationale sur le Danube.

Il paraît également désirable de participer aux conférences, cycles d'études, réunions etc. organisés sur les questions susmentionnées par les autorités compétentes des pays.

La coopération avec les organisations internationales s'est réalisée dans la pratique entre le Secrétariat de la Commission du Danube et les Secrétariats de ces organisations. Dans le cadre de cette coopération, il y a eu un échange de matériaux, de documents et de publications; des représentants des Secrétariats ont participé aux réunions et sessions que la Commission du Danube et ces organisations ont tenues sur des questions d'intérêt commun. De l'avis du Secrétariat de la Commission, lesdites formes de coopération ont donné des résultats positifs et il serait indiqué de les conserver.

La coopération établie entre la Commission du Danube et des organisations telles que l'Association Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN), l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), l'Union Internationale des Télécommunications (UIT), l'Agence Internationale de l'Energie Atomique (AIEA), l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé (UNIDROIT) et la Conférence des Directeurs des entreprises de navigation danubienne, connaît déjà une tradition de longue date et a été régularisée d'une manière a déquate, sous forme d'adhésion (membre), d'échange de lettres, etc.

Parmi ces organisations, la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, avec laquelle la coopération se déroule sur un large champ d'activité, occupe une place à part. Comme déjà mentionné ci-haut, les relations entre la Commission du Danube et la CEE/ONU n'ont pas été, jusqu'à présent, réglées en bonne et due forme. Suite à des pourparlers, la Direction de la CEE/ONU s'est déclarée d'accord de faire figurer dans ses documents seulement le nom officiel de la Commission "COMMISSION DU DANUBE (CD)", sans ajouter le mot "Budapest". A l'avenir, afin que la coopération avec d'autres organisations intergouvernementales soit réalisée dans le cadre de la CEE sur un pied d'égalité, il serait nécessaire que le statut de la Commission du Danube auprès de la CEE/ONU soit établi au niveau du statut d'organisation internationale correspondante.

Partant de l'utilité pour la Commission du Danube, il paraît désirable de maintenir et de développer, en lui donnant la forme adéquate, la coopération déjà établie au courant des dernières années avec les organisations internationales suivantes:

- <u>Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)</u> - Strasbourg

La coopération avec cette organisation a de l'importance du point de vue de l'élaboration de prescriptions unifiées ayant pour objectif d'assurer la navigation sur toute la voie d'eau Rhin-Main-Danube. En cas de régularisation de la coopération entre la Commission du Danube et la CCNR, les projets préliminaires des dispositions et prescriptions sur des questions de la navigation fluviale, élaborées dans le cadre de la CEE/ONU, pourraient être établies en commun, ce qui permettrait d'accélérer considérablement la préparation des documents à unifier et de réduire les frais de ces travaux.

En connexion avec l'intervention que le Directeur du Secrétariat de la Commission du Danube a faite dans cet esprit à la XXXIII session du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU (1974), le Secrétaire général de la CCNR a déclaré qu'il porterait à la connaissance de son organisation les suggestions concernant la coopération entre la CCNR et la Commission du Danube.

Après que la CCNR aura communiqué son avis, le Secrétariat de la Commission du Danube pourra entreprendre des mesures adéquates.

- Conseil d'Assistance Economique Mutuelle (CAEM) - Moscou

Partant des résultats des rencontres et des contacts existant déjà entre le Secrétariat de la Commission du Danube et les organes subsidiaires du CAEM, il paraît indiqué de régulariser la coopération en conformité avec l'Aide-mémoire établi à l'issue de la visite des représentants du Secrétariat de la Commission du Danube au Secrétariat du CAEM. La coopération pourrait se développer dans le domaine des questions énoncées dans l'Annexe audit Aide-mémoire.

- Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime (IMCO) - Londres

Tenant compte des questions dont s'occupe l'IMCO, et vu

l'expansion, sur les voies d'eau intérieures, de la navigation à l'aide de navires de mer (barges du type "LASH", barges de navire, bateaux de navigation fluvio-maritime, etc.), il paraît indiqué d'établir une co-opération plus large entre la Commission du Danube et l'IMCO.

Le représentant permanent de l'IMCO auprès des organisations internationales à Genève a été de l'avis qu'il serait utile de développer la coopération et de participer réciproquement aux réunions convoquées par les deux organisations sur des questions d'intérêt commun. Cette coopération pourrait être régularisée, pour autant que l'IMCO soit d'accord, par un échange de lettres entre les directions des deux organisations.

- Organisation Mondiale de la Santé (OMS) - Genève

Au cours de l'entrevue avec le directeur général de l'OMS a été exprimé l'intérêt réciproque de poursuivre la coopération existante et de régulariser la coopération dans des questions sanitaires, vétérinaires et phytosanitaires.

En rapport avec les 16 points de la Liste des questions adoptées par la Commission du Danube en connexion avec la réalisation des liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe, il a attiré l'attention sur la grande importance de l'unification des prescriptions sanitaires et a fait savoir qu'il était prêt à coopérer dans ce domaine.

Il paraît indiqué de poursuivre la coopération avec cette Organisation et de la régulariser par un échange de lettres au niveau des directions des deux organisations.

- Agence Internationale de l'Energie Atomique (AIEA) - Vienne

L'entretien qui a eu lieu avec un représentant de l'AIEA a fait ressortir l'intérêt que cette organisation porte à l'établissement de contacts avec la Commission du Danube dans le domaine de la protection de l'environnement. Dans ce contexte, le représentant avait en vue la construction d'une série de centrales nucléaires projetées dans les pays danubiens et qui seraient installées sur les bords du Danube, et des questions liées à ce problème, questions qui pourraient faire l'objet de la coopération.

Tenant compte de cette opinion, il paraît indiqué d'élargir la coopération entre la Commission du Danube et l'AIEA.

- <u>Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE)</u> - Nairobi

Ayant en vue les contacts établis avec des fonctionnaires responsables de ce Programme, qui ont témoigné de l'intérêt à l'égard de l'activité de la Commission du Danube, il semble indiqué d'établir des relations de travail avec le Secrétariat nouvellement créé de cette organisation à Nairobi. L'objet principal de la coopération porterait sur des questions de la lutte contre la pollution des eaux par la navigation, ainsi que sur les effets nuisibles produits sur la navigation par la pollution provenant d'autres sources.

- Organisation Internationale du Travail (OIT) - Genève

Au cours d'un entretien avec un représentant de l'OIT, celui-ci a émis l'avis qu'il serait opportun d'élargir les contacts avec la Commission du Danube et a attiré l'attention sur le fait qu'à la demande de la CNR, l'OIT a élaboré un projet d'Accord revisé du 13 février 1961 relatif au régime de la sécurité sociale des bateliers rhénans. Il a également communiqué qu'il serait prêt, si la Commission du Danube le désirait, d'élaborer un projet analogue pour le Danube ou de prendre part à son élaboration. Le représentant de l'OIT s'est déclaré prêt à participer à une réunion d'experts sur des questions juridiques ou des questions de navigation convoquée par la Commission du Danube, et qu'il pourrait l'informer de l'élaboration, dans le cadre de l'OIT, des questions ayant trait aux liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe.

Il paraît indiqué d'étudier la question de la coopération ultérieure entre l'OIT et la Commission du Danube.

- UNESCO - Paris

Prenant en considération que dans le cadre de l'UNESCO il est envisagé de réaliser, avec la participation de l'OMM et d'autres organisations internationales, un programme international à long terme sur des problèmes de l'hydrologie, et ayant en vue les rencontres avec les représentants du Secrétariat de l'UNESCO, il paraît indiqué d'établir des contacts avec cette organisation.

Par ailleurs, il serait également utile de déterminer les formes de participation de la Commission aux travaux de l'UNESCO et de les réglementer d'une manière adéquate, en se fondant sur le système adopté au sein de cette organisation.

- Commission de l'Oder - Wroclaw

Dans sa lettre, le président de cette Commission s'est déclaré prêt à élaborer pour la Commission du Danube quelques-unes des questions qui ont trait au canal Danube-Oder-Elbe et qui figurent dans la Liste des questions adoptées par la Commission du Danube. Il a également communiqué qu'il serait intéressé à prendre part aux réunions d'experts et aux sessions de la Commission du Danube qui traiteront des questions concernant les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe.

Sur la base de ce qui précède, il paraît désirable d'établir des contacts plus étroits avec cette organisation et de les réglementer officiellement sur la base d'un arrangement

- Programme de développement de l'ONU

En rapport avec les avis exprimés par les fonctionnaires du Programme quant à l'utilité de l'établissement de relations de travail entre le Secrétariat de la Commission du Danube et le Secrétariat du Programme, on pourrait réaliser ces contacts en les régularisant par un échange de lettres.

- Comité de coordination des recherches du bassin du Bas-Mékong - Bangkok

Ayant en vue que le Secrétariat a reçu une riche documentation de ce comité, il estime qu'il serait indiqué d'envoyer au Comité les publications de la Commission. Les contacts avec ce comité pourraient se limiter à un échange de publications et de documentations.

* *

De l'avis du Secrétariat de la Commission, il faudrait, à l'avenir, développer et consolider les relations avec d'autres organisations parmi lesquelles le Groupe de travail pour les recherches sur le Danube de la Société Internationale de Limnologie (Vienne), le Comité International de Prévention des Accidents du Travail en Navigation Intérieure (Duisburg), le Conseil de Coopération Douanière (Bruxelles), l'Organisation Internationale de Normalisation (Genève), l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (Bruxelles), l'Association des Organisation des Organisation des Organisation (Genève), l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (Bruxelles), l'Association des Organisation des Organisation (Genève), l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (Bruxelles), l'Association des Organisation (Genève), l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (Bruxelles), l'Association des Organisation (Genève), l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (Bruxelles), l'Association des Organisation (Genève), l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (Bruxelles), l'Association des Organisation (Genève), l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (Bruxelles), l'Association des Organisation (Genève), l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (Bruxelles), l'Association des Organisation (Genève), l'Union Internationale de la Navigation (Genève), l'Union (Genève), l'Union

nisations Internationales (Bruxelles), la Commission de la Plata (Rio de Janeiro), l'Organisation des Nations Unies de Développement Industriel - UNIDO (Vienne), l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture - FAO (Rome), la Commission du Nil (Khartoum), la Commission du Niger.

En outre, partant des principes d'intérêt réciproque, il paraît opportun de prendre part aux symposiums et réunions convoqués par des organisations gouvernementales, non gouvernementales et nationales.

En ce qui concerne les formes de la participation, de l'avis du Secrétariat des représentants d'organisations internationales pourraient prendre part aux travaux des sessions et des réunions de groupes de travail de la Commission du Danube en qualité d'observateurs ou d'invités du Secrétariat sur la base du principe de réciprocité.

Les formes de participation réciproque de représentants de la Commission du Danube et des organisations internationales intéressées aux diverses manifestations pourraient être prévues dans les documents (accords, échange de lettres, invitations etc.) régularisant la coopération et la participation.

Les contacts internationaux de la Commission du Danube se sont considérablement élargis après la tenue de la Session jubilaire. Ainsi la direction du Secrétariat de la Commission a reçu la visite des représentants de plusieurs organisations internationales. Au cours des entretiens, les questions de la poursuite du développement de la coopération entre la Commission du Danube et lesdites organisations ont été soulevées.

PLAN DE TRAVAIL DE LA COMMISSION DU DANUBE pour la période du 25 mars 1974 au 22 mars 1975 (Adopté à la séance plénière du 23 mars 1974)

- 1. Editer la carte de pilotage du Danube du km 1214 (Slankamen) au km 1075 (confluent de la Nera), dressée à l'échelle de 1:10.000, et la faire paraître en 800 exemplaires sous forme d'album et 700 exemplaires sous forme de dépliant.
- 2. Préparer l'édition de la carte de pilotage du Danube du km 1075 (confluent de la Nera) au km 931 (Drobeta Turnu Severin), dressée à l'échelle de 1:10.000; à faire paraître en 800 exemplaires sous forme d'album et 700 exemplaires sous forme de dépliant.
- 3. Rassembler la documentation nécessaire et entreprendre la réédition de la carte de pilotage du Danube du km 2379 (Regensburg) au km 2231 (écluse Kachlet), dressée à l'échelle de l:lo.ooo; à faire paraître en 800 exemplaires sous forme d'album et 700 exemplaires sous forme de dépliant.
- 4. Se fondant sur la documentation cartographique déjà reçue, préparer la réédition de la partie couvrant la section des km 2164-2140 (biefs de la centrale hydro-électrique Ottensheim-Wilhering) de la carte de pilotage respective, dressée à l'échelle de 1:10.000; à faire paraître en 740 exemplaires sous forme d'albumet 1460 exemplaires sous forme de dépliant.
- 5. Rassembler les propositions complémentaires des pays danubiens au sujet de l'exemplaire d'auteur corrigé du II tome du Guide des bateliers; dresser à ce sujet une information qui tient compte également des propositions déjà communiquées et la soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation.
- 6. Editer, par photocopie (sans couverture), les précisions et les modifications au Tome premier du Guide des bateliers; les faire paraître en 4300 exemplaires et les diffuser aux pays danubiens.

- 7. Comparer entre eux le Code européen des voies navigables intérieures, les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) et le Règlement de police pour la navigation du Rhin. Dresser une information à diffuser aux pays danubiens et aux organisations intéressées en vue de son utilisation lors de l'examen des questions concernant l'unification éventuelle des règlements de navigation et des propositions de modification des DFND.
- 8. Préparer des propositions portant sur l'inclusion dans les DFND des dispositions du projet de Recommandations relatives au balisage des lieux de stationnement des bâtiments sur le Danube et les diffuser aux pays danubiens. Se fondant sur les observations communiquées, dresser une information à soumettre, avec lesdites propositions, à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation.
- 9. Préparer des propositions portant sur l'inclusion dans les DFND des dispositions du projet de Recommandations relatives à la signalisation destinée à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions d'accès des bassins, des voies affluentes et des canaux, et les diffuser aux pays danubiens. Se fondant sur les observations communiquées, dresser une information à soumettre, avec lesdites propositions, à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation.
- lo. Rassembler les propositions complémentaires que les pays danubiens auraient éventuellement à formuler au sujet des modifications à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube; préparer un Addendum à l'Information sur les propositions de modifications et de compléments à apporter aux DFND, et le soumettre, avec ladite Information, à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation.
- 11. Se fondant sur la documentation disponible, préparer des propositions concernant l'unification des installations électriques des convois poussés et les soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation, avec la participation de spécialistes en questions d'installations électriques.
- 12. Convoquer du 15 au 24 octobre 1974, une réunion d'experts pour les questions de navigation avec la participation de spécialistes en questions d'installations électriques; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:

- a) Examen de l'Information sur les propositions de modifications et de compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, et de l'Addendum à cette information.
- b) Examen des propositions portant sur l'inclusion dans les DFND des dispositions du projet de Recommandations relatives au balisage des lieux de stationnement des bâtiments sur le Danube, avec l'Information.
- c) Examen des propositions portant sur l'inclusion dans les DFND des dispositions du projet de Recommandations relatives à la signalisation destinée à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions d'accès des bassins, des voies affluentes et des canaux, avec l'Information.
- d) Examen de l'Information sur les propositions au sujet de l'exemplaire d'auteur corrigé du II tome du Guide des bateliers.
- e) Examen des propositions relatives à l'unification des installations électriques des convois poussés.

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

- 13. Rassembler les propositions des pays danubiens sur les méthodes utilisées pour les essais et mesurages destinés à déterminer les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés, énumérées dans le schéma du projet de Recommandations. Dresser une information et la diffuser aux pays danubiens.
- 14. Rassembler les avis des pays danubiens sur les principes techniques de la planification du service radiotéléphonique dans la bande des ondes métriques et sur les caractéristiques techniques du réseau de radiocommunications, ainsi que les propositions pour la détermination de la puissance des stations de bord utilisées dans les communications entre les bâtiments et pour les besoins des opérations portuaires. Préparer une information et la soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de la répartition des fréquences entre les stations côtières, avec la participation de spécialistes en questions de navigation.

- 15. Rassembler les propositions des pays danubiens afin de préciser les listes préliminaires, sous forme de tableaux, des stations côtières prévues pour les besoins de la navigation, des opérations portuaires et pour la correspondance publique. Préparer une information et la soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de la répartition des fréquences entre les stations côtières, avec la participation de spécialistes en questions de navigation.
- 16. Rassembler les renseignements des pays danubiens au sujet des voies complémentaires réservées pour les modes de radiocommunication suivants: besoins de la navigation, besoins des opérations portuaires et correspondance publique. Préparer une information et la soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de la répartition des fréquences entre les stations côtières avec la participation de spécialistes en questions de navigation.
- 17. Convoquer du 14 au 18 janvier 1975 une réunion d'experts pour les questions de la répartition des fréquences entre les stations côtières, avec la participation de spécialistes en questions de navigation, inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:
 - a) Examen de l'Information sur les principes techniques de la planification du service radiotéléphonique dans la gamme des ondes métriques.
 - b) Examen de l'Information concernant la précision des tableaux préliminaires des stations côtières prévues pour les besoins de la navigation, des opérations portuaires et pour la correspondance publique.
 - c) Définition du nombre minimum de voies nécessaires pour chaque mode de radiocommunication.
 - d) Examen de l'Information au sujet des voies complémentaires réservées pour les radiocommunications et sur les possibilités de concerter ces voies.
 - e) Etablissement du Plan préliminaire de la répartition des fréquences entre les stations côtières.
 - Soumettre le rapport de la réunion d'experts à l'examen de la XXXIII esssion de la Commission du Danube.
- 18. Recueillir auprès des pays danubiens, sur la base d'un questionnaire, les renseignements au sujet de l'utilisation de la fréquence commune 4474 kHz. Préparer une information et la soumettre à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, avec la participation de spécialistes en questions de navigation.

19. Après réception du nouveau projet de Recommandations relatives à l'utilisation des ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube, préparé par les experts de l'Union Soviétique, diffuser ce projet à tous les pays danubiens, rassembler leurs avis et dresser une information sur ce sujet.

Soumettre le projet de Recommandations, avec la dite information, à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation.

- 20. Dépouiller les données sur les seuils en 1973, reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales selon le formulaire de fiche de seuil adopté, et publier en 170 exemplaires, sur ronéo, les Fiches des seuils du Danube en 1973. Entreprendre le rassemblement et le dépouillement des données pour 1974.
- 21. Rassembler les données des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales relatives à l'entretien du chenal navigable sur le parcours du Danube de Regensburg à Sulina pendant la période du l'septembre 1973 au 31 août 1974, y compris les données sur le régime des glaces; préparer une information et la soumettre à l'examen de la XXXIII essession.

Editer en 230 exemplaires, sur ronéo, l'Information sur l'entretien du chenal navigable pendant la période du 1 septembre 1972 au 31 août 1973.

- 22. Poursuivre l'étude des questions portant sur le régime des vagues du Danube en vue de la répartition du Danube en zones en fonction de la hauteur des vagues.
- 23. Rassembler les avis et les propositions des pays danubiens au sujet de l'élaboration des conditions techniques des installations de quais et de ports appropriées pour les bâtiments poussés, dresser une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à l'examen de la prochaine réunion d'experts pour les questions hydrotechniques.
- 24. Préparer une comparaison des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur les voies navigables Rhin-Main-Danube (point 8 de la Liste des questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe Annexe 2 au doc. CD/SES 30/26); dresser une information à envoyer aux pays danubiens à titre de renseignement.

- 25. Rassembler les renseignements des pays danubiens au sujet de l'influence qu'exerce le régime des barrages du Danube sur les gabarits du chenal ainsi que sur les conditions et la sécurité de la navigation en aval et en amont de ces barrages. Préparer une information à soumettre à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions hydrotechniques.
- 26. Rassembler les propositions des pays danubiens au projet de Recommandations revisées relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube Préparer une information et la soumettre, avec ledit projet, à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrotechniques.
- 27. Rassembler les propositions et les projets des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales relatifs à l'établissement du projet de Plan des grands travaux dans l'intérêt de la navigation, visant l'obtention des gabarits recommandés sur le Danube. Dresser le projet de Plan et le soumettre à l'examen de la XXXIV e session de la Commission du Danube.
 - Le projet est à dresser conformément au schéma du "Plan d'achèvement de la le étape des grands travaux sur le Danube" adopté par décision de la XXVI session de la Commission du Danube.
- 28. Convoquer du lo au 14 décembre 1974, une réunion d'experts pour les questions hydrotechniques; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:
 - a) Examen du projet de Recommandations revisées relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, avec l'Information résumant les observations des pays danubiens audit projet.
 - b) Examen de l'Information sur les conditions techniques des installations de quais et de ports appropriées pour les bâtiments poussés.
 - Soumettre le rapport de la réunion d'experts et le projet de Recommandations à l'examen de la XXXIII session de la Commission du Danube.
- 29. Editer par photocopie, en 220 exemplaires, l'Annuaire hydrologique pour 1973; entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1974.

- 30. Poursuivre la diffusion aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales des prévisions mensuelles des niveaux du Danube. Achever l'analyse de leur fiabilité. Préparer une Information et la soumettre à l'examen de la XXXIII session de la Commission du Danube.
- 31. Poursuivre l'établissement de l'Ouvrage de référence hydrologique couvrant la période de 50 ans, de 1921 à 1970.
- 32. Recueillir auprès des pays danubiens, en conformité avec les Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau, les renseignements sur les résultats de l'analyse des données sur les débits d'eau, réalisée par secteurs de pays et par secteurs limitrophes. Se fondant sur la documentation reçue, entreprendre l'analyse des données pour tout le parcours du Danube.
- 33. Sur la base de la documentation disponible au Secrétariat au sujet des caractéristiques générales du service de données hydrométéorologiques pour les besoins de la navigation, réalisé sur le Rhin et le Main (point lo de la Liste des questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube -Oder-Elbe Annexe 2 au doc. CD/SES 30/26), préparer une information et la diffuser aux pays danubiens à titre de renseignement.
- 34. Préparer et publier par photocopie, en 400 exemplaires, l'Annuaire statistique pour 1973. Entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1974.
- 35. Etudier et comparer les méthodologies de relevé statistique appliquées sur le Rhin, le Main et le Danube, ainsi que les définitions des termes utilisés en vue d'un rapprochement éventuel pour obtenir une meilleure comparabilité des données publiées (point 12 de la Liste des questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe Annexe 2 au doc. CD/SES 30/26). Préparer une information et la diffuser aux pays danubiens à titre de renseignement.
- 36. Rassembler les avis des pays danubiens au sujet de l'information du Secrétariat traitant de la manière de remplir les formulaires statistiques, du mode de précision des données et d'autres questions statistiques. Préparer des propositions et les soumettre à l'examen de la XXXIII session de la Commission du Danube.

- 37. Préparer une comparaison des documents juridiques fondamentaux ayant une importance pratique pour la navigation sur le Rhin, le Main et le Danube, conformément au point 15 de l'Annexe 2 au doc. CD/SES 30/26. Dresser une information (aperçu) et la diffuser aux pays danubiens à titre de renseignement.
- 38. Poursuivre le rassemblement de la documentation selon la Liste des questions adoptée par la Commission du Danube intéressant la navigation en connexion avec la réalisation des liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe. Traduire la documentation reçue dans la deuxième langue officielle de la Commission; diffuser la documentation aux pays danubiens.
- 39. Préparer une information sur l'état de l'étude des questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe. Diffuser l'information aux pays danubiens à titre de renseignement.
- 40. Poursuivre la préparation de l'édition sur ronéo, en loos exemplaires, du deuxième tome du Recueil des accords conclus après 1956 sur des questions de la navigation sur le Danube.
- 41. Préparer, en tenant compte des avis reçus de la part des paysmembres, les propositions concernant la réduction de la durée des sessions ordinaires de la Commission du Danube; diffuser ces propositions aux pays membres de la Commission et les soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation.
- 42. Convoquer du 2 au 6 décembre 1974 une réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:
 - a) Examen des propositions concernant la réduction de la durée des sessions ordinaires de la Commission du Danube.
 - b) Examen du projet de Règlement relatif aux droits et obligations des employés du Secrétariat de la Commission du Danube. Soumettre le rapport de la réunion d'experts à l'examen de la XXXIII^e session de la Commission du Danube.
- 43. Rassembler les avis des pays membres sur "l'Information sur les relations internationales de la Commission du Danube" (Annexe au document CD/SES 32/5) et les propositions préliminaires concrètes des pays-membres sur le caractère, les thèmes, les formes

et les méthodes de coopération entre la Commission du Danube et différentes organisations internationales, diffuser les avis et les propositions ainsi reçus à tous les pays membres de la Commission et les soumettre à l'examen de la réunion d'experts.

- 44. Convoquer du 24 au 28 juin 1974 une réunion d'experts pour les questions des relations internationales de la Commission du Danube; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation le point:
 - Examen de l'Information sur les relations internationales de la Commission du Danube et de tout autre document du Secrétariat y relatif, pour l'élaboration de propositions concrètes sur le caractère, les thèmes, les formes et les modes de la coopération de la Commission du Danube avec d'autres organisations internationales.
- 45. Convoquer du 11 au 16 novembre 1974 un groupe de travail pour les questions des relations internationales de la Commission du Danube; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation le point:
 - Examen de l'Information sur les relations internationales de la Commission du Danube et de tout autre document du Secrétariat y relatif, pour l'élaboration de propositions concrètes sur le caractère, les thèmes, les formes et les modes de la coopération de la Commission du Danube avec d'autres organisations internationales.
- 46. Dresser et éditer, sur ronéo, en 250 exemplaires, les Procèsverbaux de la Session extraordinaire de la Commission du Danube (décembre 1973).
- 47. Rassembler les avis et les propositions des pays-membres au sujet du projet de plan de travail à long terme pour la période 1975-1978, se fondant sur les avis reçus élaborer un projet de plan à long terme à soumettre à l'examen de la XXXIII session de la Commission du Danube.
- 48. Dresser et éditer, sur ronéo, en 250 exemplaires, les Procèsverbaux de la XXXII^e session de la Commission du Danube.
- 49. Editer par moyen typographique les Procès-verbaux de la Session jubilaire, avec insertion de photographies se rapportant à cette session, et les faire paraître en 500 exemplaires.

- 50. 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.
- Maintenir les contacts, poursuivre l'échange de documentation et après s'être concertés de part et d'autre, consulter les organes compétents des pays danubiens ainsi que les institutions de recherches scientifiques et d'établissement de projets des pays danubiens et autres s'occupant de l'étude des questions d'ordre nautique, hydrotechnique, hydrométéorologique, statistique et juridique présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne.
- 52. Dresser le projet de budget de la Commission du Danube pour 1975.
- 53. Dresser le projet de plan de travail de la Commission du Danube.

RAPPORT FINANCIER

sur l'exécution du budget au 31 décembre 1973

I. RECETTES

	en forints
Versements des Etats danubiens au fonds budgétaire 1973 de la Commission du Danube	5, 812.800
Transfert de la première tranche de l'annuité de la République d'Autriche pour 1974	375.000
Solde du budget au l ^{er} janvier 1973	244 .12o
Autres recettes	
a) Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission lo.934	
b) Intérêts des comptes en banque 9.722	
c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission 92.949	
d) Autres recettes 1.65o	115.255
ТОТАІ	6 547 175

TOTAL: 6,547.175

2			en forințs
pour 1973 (y inc.	enses suivant les articles du b lus les augmentations accordée t par la réunion des Représent 73):	s	
	Article I		2, 222 . 91 3
	Article II		976.080
	Article III		1, 357.39o
	Article IV	1	236.082
	Article V		437.612
	Article VI		223.825
	Article VII		14.939
	Article VIII		131.824
	Article IX	*	15.306
	Article X		83.533
	Article XI		35.976
(-1)	Article XII		24.879
	Article XIII		4.589
			5, 764.948
Solde du budget	au 31 décembre 1973:	± 40 ^{2/24} =	
a) Disponibi	IICOD OII GGIDDO I I I I I	244	•
c) Magasin	40	.001 .583	ř
d) Débiteurs	RSF de Yougoslavie 11	.399	782.227
		TOTAL :	6, 547 . 175

	en forints			
Titre	Sommes		Crédits	Excédents
	allouées	des dépenses	disponibles	de dépenses
I. APPOINTEMENTS DES FONCTIONNAIRES INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL	J 			
1. Appointements	1,777.200	1, 757.615	19.585	-
2. Primes linguistiques	204.000	138.629	65.371	-
3. Primes d'ancienneté	163.700	156.419	7.281	-
4. Allocations pour en- fants	207.000	161.550	45.45o	-
5. Subsides	68.300	8.700	59.600	-
Total:	2,420.200	2, 222. 913	197.287	_
II. APPOINTEMENTS DES EMPLOYES NON INS - CRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	801.800	791 .705	lo.095	- 1104
2. Primes, etc.	90.500	79.636	lo.864	-
3. Assurances sociales	107.100	104.739	2.361	-
Total:	999.400	976.080	23.320	-

	en forints			
Titre	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépense
III. FRAIS D'ADMINISTRA	TION			
I. Fournitures de bureau et de dessins techniqu		9.981	19	- 4
2. Imprimés	5.000	6.242	, -, ma	1.242
3. Frais de poste, télé- gramme, téléphone	100.000	92.507	7.493	-
4. Loyers	875.900	871.023	4.877	-
5. Chauffage	79.900	80.005	E	105
6. Electricité et gaz	45.000	42.943	2.057	100 -
7. Entretien des immeu- bles	32.500	33.156	-	656
8. Réparation dans les immeubles	40.000	39.967	33	
9. Réparation des objets d'inventaire	28.000	27.92o	80	* 1
lo. Acquisition d'objets d'inventaire de pe- tite valeur	10.000	10.050		5 o
11. Entretien et répara- tion des autos	105.400	117.667	è .	12.267
12. Assurance des biens	26.000	25.929	71	
Total:	1,357.700	1, 357.390	14.630	14.32o

<u> </u>	en forints			
Titre	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
IV. MISSIONS ET DÉPLA- CEMENTS DES FONC TIONNAIRES				
Missions				
1. Frais de voyage	94.500	88.800	5.700	-
2. Allocations journa- lières	84.700	54.826	29.874	-
3. Frais de logement	102.500	51.573	5o.927	- I
Déplacements			. 6	
 Paiement de subsi- des et de congés 	33.500	7.82o	25.680	
5. Frais de voyage	4.400	891	3.509	-
6. Allocations journa- lières	2.200	164	2.036	-
Congés				
7. Frais de voyage des fonctionnnaires partant en congé	39.000	32.008	6.992	(4) (4)
Total:	360.800	236.082	124.718	_ 6

			e n	forints	
	Titre	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
V .	EDITION DES PUBLI- CATIONS DE LA COMMISSION	459.000	437.612	21 .388	J.
VI.	DEROULEMENT ET SERVICE DES SES - SIONS DE LA COM- MISSION	224 .0 00	223.825	175	- ' -
VII.	ACHAT DE LIVRES ET DE PERIODIQUES	15.000	14.939	61	-
VIII.	ACHAT DE DIVERS OBJETS D'INVENTAI- RE ET DE MOYENS DE TRANSPORT		131.824	176	* 1,0 2 1 * 1,0 2 1
IX.	ACHAT DE VETE- MENTS DE TRAVAIL	16.000	15.306	694	
X.	SERVICE MEDICAL				
	1. Cotisation	9.600	9.600	-	-
	2. Subsides de congé	74.loo	73.933	167	
:	Total:	83.700	83.533	167	_ =
XI.	FRAIS DE REPRE- SENTATION	36.000	35.976	24	
XII.	FONDS CULTUREL	25.000	24.879	121	
XIII	. V ERSEMENTS AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES	8.500	4.589	3.911	-
	TOTAL:	5,137 <i>.</i> 300	5, 764.948	386.672	14.32o

BILAN

au 31 décembre 1973

ACTIF	en fo	en forints P	PASSIF
I, CAISSE	49.244,20	Versements des Etats danubiens au	
II. Banques:		budget de la Commission du Danube,	
1) Banque Nationale de Hongrie:		conformément à l'art, lo de la Con-	•
	122,539,53	vention et à la décision de la XXXI ^e	
Dollars USA 4.900,72 114.578,83	114.578,83	session, ainsi qu'à l'accord des Re-	
Schillings autrichiens 308.93286 378.072, 03	378.072,03	présentants, du 19 octobre 1973 sur	 -
2) Becomadaka Banka:		l'adoption préliminaire du projet de	
	1 131 77 26 460 78	décision préparé par le groupe de	
	0, 000	travail chargé de l'examen de la	
3) Länderbank, Vienne:		question de l'augmentation des ap-	
Schillings autrichiens 32,153,91	39.349,95	pointements 5, 812.800	.800
III. Magasin	40.582,99	Solde du budget pour 1972 244.	244.120,61
IN Détritonne De de Dennes			1
1v. Debiteurs: No de Noumanie et	0	Autres recettes	115.254, 90
KSF de 1 ougoslavie	11.399, 20	Versement de la première tranche	
(rials de la session extraordi-		de l'annuité 1974 par la République	
iiairc)			375.000
/			6, 547.175, 51
		Dépenses effectuées en 1973 5, 764.948	.948
TOTAL	TOTAL: 782,227,51	TOTAI: 782 227 51	227.51

BILAN

nbre 1973	157.400	628.000	224.000
des biens de la Commission du Danube d'après la situation au 31 décembre 1973	1. Automobiles	2. Inventaire dans l'immeuble de la Commission du Danube 628.000	3. Inventaire dans les appartements des fonctionnaires 224,000

TOTAL: 1,009.400

COMMISSION DU DANUBE Trente-deuxième session

BUDGET DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1974

四	RECETTES	(en forints)	ints)	DE	DEPENSES
-	Versements des Etats danubiens		I	I. Appointements des fonctionnaires	
	au budget de la CD: 884,000 x 7.	6, 188.000		inscrits au tableau du personnel	2,445.200
2	2. Solde transitoire au 1.1.1974	395.828	II.	_	,
1				inscrits au tableau du personnel	1,019.700
က	3. Autres recettes	80.572	III	Frais d'administration	1,436.300
	a) Versements des fonction-	i i	N	Missions et déplacements	377.600
	naires pour l'emploi des	72	>	Edition des publications de la	
	biens de la Commission lo.000			Commission	853,500
	b) Intérêts des comptes en	1	VI,	VI. Déroulement et service de la	
-	banques 5.572			session et des réunions	85,000
	c) Recettes provenant de la		VII.	VII. Acquisition de livres	30.000
	vente de publications de		VIII.	VIII. Acquisition d'objets d'inventaire	321,200
	la Commission 40.000		X.	IX. Acquisition de vêtements de tra-	
	d) Autres recettes 25.000			vail	16,000
		50	×	X. Versements pour soins médicaux	9.600
			XI.	Frais de représentation	39,000
	19	1	XII.	Fonds culturel	25.000
	**		XIII.	Versements aux organisations	
				internationales	6,300
	TOTAL:	6,664.400		TOTAL: 6, 664.400	6,664.40

DEVIS DES DEPENSES DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1974

	en forints
Article premier - Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel	2,445.200
1) Appointements de base 1,777.200 2) Primes linguistiques	
Article II - Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel	1, 019.700
1) Appointements 8ol.60o 2) Primes pour travail et service d'interprétation supplémentaires, autres primes	
Article III - Frais d'administration	1,436.300
1) Fournitures de bureau et de des- sin technique lo.000	
2) Imprimés 5.000 3) Poste et téléphone 100.000 4) Loyers 963.900 5) Chauffage 79.900	

6) Electricité et gaz 50.000	
7) Entretien des immeubles 32.500	(TS)
8) Réparation des immeubles 40.000	
9) Réparation des objets d'inventaire 30.000 lo) Acquisition d'objets d'inventaire de	
petite valeur 9.000 11) Entretien et réparation des auto-	
mobiles 90.000	
12) Assurance des biens 26.000	
Article IV - Missions et déplacements	377.600
Missions	
1) Frais de voyage 93.000	
2) Allocations journalières 76.500	
3) Frais de logement 70.500	
Déplacements	
4) Paiement d'indemnités et de	
congés	
5) Frais de voyage 2.500 6) Allocations journalières 1.500	
o/ 1111001110 journal 1	
Congés 7) Frais de voyage des fonc-	
tionnaires partant en congé 34.500	
8) Subsides de congé 74.100	
Article V - Edition des publications de la Commission	853.500
Article VI - Déroulement et service de la session et des	
réunions	85.000
Article VII - Achat de livres et de publications périodiques	30.000
Article VIII - Achat de divers objets d'inventaire	321.200
Article IX - Achat de vêtements de travail	16.000
<u>Article X</u> - Versements pour soins médicaux	9.600
Article XI - Frais de représentation	39.000
Article XII - Fonds culturel	25.000
Article XIII - Versements aux organisations internationales .	6.300
156	

e Je

ORDRE DU JOUR A TITRE D'ORIENTATION

DE LA TRENTE-TROISIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

- I Inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la XXXIII^e session de la Commission du Danube les questions suivantes:
 - 1. Questions nautiques
 - a) Rapport de la réunion d'experts pour les questions de navigation avec la participation de spécialistes en questions d'installations électriques.
 - b) Rapport de la réunion d'experts pour les questions de la répartition des fréquences entre les stations côtières avec la participation de spécialistes en questions de navigation.
 - 2. Questions hydrotechniques
 - a) Information sur l'entretien du chenal navigable pendant la période du les septembre 1973 au 31 août 1974.
 - b) Projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.
 - c) Rapport de la réunion d'experts pour les questions hydrotechniques.
 - 3. Questions hydrométéorologiques -
 - Information sur la fiabilité des prévisions mensuelles des niveaux du Danube.
 - 4. Questions statistiques -
 - Information sur la manière de remplir les formulaires statistiques, le mode de précision des données statistiques et d'autres questions statistiques.

- 5. Projet de Plan de travail à long terme de la Commission du Danube pour la période 1975-1978.
- 6. Concernant les relations internationales de la Commission du Danube.
- 7. Questions juridiques et d'organisation -
 - Rapport de la réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation.
- 8. Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplissement du Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975.
- 9. Projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1975 à mars 1976.
- 10. Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1974.
- 11. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1975.
- 12. Election du Président, du Vice-président et du Secrétaire de la Commission du Danube.
- 13. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXXIV session de la Commission du Danube.
- 14. Divers.
- II Convoquer la XXXIII^e session ordinaire de la Commission du Danube du ll au 22 mars 1975.

ANNEXES

IV

AUTRES DOCUMENTS DE LA SESSION

INFORMATION

portant sur les propositions de modifications et de compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

En vertu du point 5 du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1973/1974, le Secrétariat a rassemblé les propositions des pays danubiens au sujet des modifications et des compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND).

La présente Information qui récapitule les réponses reçues, sera soumise à l'examen de la XXXII e session de la Commission du Danube conformément au point l/a de son Ordre du jour à titre d'orientation.

Les propositions des pays danubiens sont exposées ci-après dans l'ordre des articles et des annexes des DFND.

Art. 1.ol - Signification de quelques termes

HONGRIE -

Formuler le litt. a) dans la rédaction suivante:

"a) Le terme "bâtiment" désigne les bateaux de navigation intérieure, y compris les menues embarcations, les bacs, les engins flottants, ainsi que les établissements flottants et les navires de mer."

Motif: Le litt. a) de l'art. 1.01 des DFND ne fait pas mention des établissements flottants.

ajouter après le litt. b) un nouveau litt. bb), libellé comme suit:

- "bb) Le terme "bâtiment à voile" désigne un bâtiment naviguant à la voile. Tout bâtiment à voile qui utilise en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion est considéré comme bâtiment motorisé."
- Motif: Ce complément est nécessaire en rapport avec l'interprétation de l'art. 3.12 (Signalisation de nuit des bâtiments naviguant à la voile) et de l'art. 6.02 par. 2 (Règles de route des menues embarcations).

BULGARIE -

Libeller le point s) de la manière suivante:

- "s) Le terme "son bref" désigne un son d'une durée d'environ 2 secondes, le terme "son prolongé" désigne un son d'une durée d'environ 6 secondes, l'intervalle entre les deux sons consécutifs étant d'environ 2 secondes."
- Motif: Le "son bref" dans sa définition actuelle peut être exécuté dans la pratique, mais ne permet pas d'atteindre l'objectif poursuivi. Le temps de l seconde pour l'intervalle entre deux sons brefs et pour la durée d'un son bref est très court et dans des conditions défavorables (bruit des moteurs, vent, conditions météorologiques etc.) l'audibilité de ce son est difficile. La pratique a montré qu'il serait nécessaire de prolonger la durée des intervalles et la durée des signaux sonores afin d'en améliorer l'audibilité et la perception.

TCHECOSLOVAQUIE -

Il serait nécessaire d'introduire dans cet article les définitions des termes tels que "assiette du tirant d'eau maximum admis", "franc-bord" et "distance de sécurité".

RF D'ALLEMAGNE -

Au litt. i) il serait indiqué de restreindre la définition du terme "menue embarcation" de telle sorte que les petits bateaux à passagers admis à transporter plus de 12 passagers n'entrent pas dans cette catégorie. Cette limitation est conforme à la réglementation du Traité international de la sécurité de la navigation 1960 (Règle II, litt.f

de l'Accord international de 1960 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer - Annexe A du protocole final de la Conférence internationale de 1960).

Art. 1.04 - Devoir général de vigilance

ROUMANIE -

Au paragraphe 1, remplacer les mots "de mettre en danger la vie de personnes" par "de mettre en danger la vie de personnes ou l'intégrité des bâtiments ou des marchandises".

Art. 1.05 - Conduite en cas de circonstances particulières

HONGRIE -

Biffer la dernière partie de l'article, à savoir les mots: "même s'ils sont amenés de ce fait à s'écarter des prescriptions du présent Règlement".

Motif: La deuxième partie de cet article met en danger la prescription obligatoire des DFND. Une fausse interprétation ou application de cette disposition peut compromettre grièvement la sécurité de la navigation. Par exemple, l'omission de l'application des prescriptions concernant l'émission des signaux visuels et sonores des DFND peut, lors de la rencontre de bâtiments, et surtout quand surgit un danger d'abordage, gravement compromettre la sécurité de la navigation.

Art. 1.08 - Construction, gréement et équipage des bâtiments

HONGRIE -

Libeller le 2^{ème} alinéa du par. 1 comme suit:

"Tout bâtiment muni d'une attestation de bord valable et dont le gréement répond aux exigences de la sécurité de la navigation est considéré comme ayant rempli les dispositions ci-dessus."

Motif: Seul le gréement de sécurité (ancres, chaînes d'ancre, pompes et dispositifs de sauvetage) est énuméré dans l'attestation de bord.

AUTRICHE -

L'Autriche propose les modifications que la délégation autrichienne avait déjà soumises à la XXX ession lors de l'examen du projet de Recommandations relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage. Elle avait notamment proposé d'introduire ces Recommandations sous forme de nouveau paragraphe dans l'art. 1.10 des DFND.

HONGRIE -

Inclure un nouveau paragraphe 4 rédigé comme suit:

- "4. Par dérogation au par, 1 ci-dessus, sur les bâtiments sans équipage les documents de bord visés sous par, 1.a) et 1.b) peuvent être remplacés comme suit:
- a) L'attestation de bord est remplacée par une inscription comportant les données suivantes:
 - le numéro de l'attestation de bord,
 - la date d'expiration de la validité de l'attestation de bord,
 - les dimensions maxima du bâtiment (longueur, largeur, hauteur et tirant d'eau maxima),
 - les indications sur les éventuelles restrictions concernant la navigation sur certains secteurs du fleuve ou la nature des marchandises à transporter.

En dehors des inscriptions susmentionnées, les bâtiments sans équipage peuvent avoir à bord, ou à bord du pousseur, une copie ou une photocopie de l'attestation de bord.

b) Le certificat de jaugeage est remplacé:

- soit par une photocopie, ou une copie certifiée conforme, se trouvant à bord du bâtiment sans équipage ou à bord du pousseur,
- soit par un panneau contenant un extrait du certificat de jaugeage, à savoir le tableau de chargement fixé à bord du bâtiment à un endroit où il est facilement et bien visible.

c) Les inscriptions susmentionnées sont apposées à un endroit où elles sont facilement et bien visibles, soit sur un panneau, soit directement sur les surbaux du bâtiment. Elles doivent être protégées contre tout endommagement.

Les inscriptions complémentaires sur les bords ou sur les surbaux des bâtiments sont apposées par l'entreprise de navigation propriétaire du bâtiment; elles doivent être identiques à celles qui figurent dans les originaux des documents valides. La responsabilité pour toute inexactitude incombe au propriétaire du bâtiment.

- d) L'original des documents de bord des bâtiments sans équipage doit se trouver chez l'entreprise de navigation.
- e) Les inscriptions complémentaires seront apposées en caractères latins bien lisibles et indélébiles, leur inscription à la peinture à l'huile étant considérée indélébile. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits seront proportionnées à la hauteur. Les caractères seront de couleur claire sur fond sombre, ou de couleur sombre sur fond clair.

Les inscriptions qui remplacent les documents de bord ne doivent être ni passées ni salies.

Dans le cas où au cours de l'exploitation des bâtiments sans équipage il s'avère nécessaire de faire usage de l'original des documents de bord prescrits sous par. 1.a) et 1.b) de l'art. 1.lo, les règles suivantes sont applicables:

- les documents de bord des bâtiments sans équipage faisant partie d'un convoi doivent être gardés à bord du bâtiment motorisé;
- les documents de bord des bâtiments sans équipage effectuant des opérations de chargement ou de déchargement dans le port doivent être gardés par le service portuaire ou par l'agence de l'entreprise de navigation, ou bien à bord du bâtiment motorisé, dans une boîte destinée à ce but."
- Motif: Voir les Recommandations de la Commission du Danube relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage.

UNION SOVIETIQUE -

En connexion avec l'adoption par la XXX^e session de la Com-

mission du Danube des Recommandations relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage, il s'avère nécessaire d'introduire après le par. 3 de cet article, de nouveaux paragraphes, 4-6, libellés comme suit:

- "4. Les documents de bord visés ci-haut sous points l.a) et 1.b) sont remplacés sur les bâtiments sans équipage, comme suit:
- a) l'attestation de bord est remplacée par une inscription comportant les données suivantes:
 - le numéro de l'attestation de bord,
 - la date d'expiration de la validité de l'attestation de bord,
 - les dimensions maxima du bâtiment (longueur, largeur, hauteur du bord, hauteur et tirant d'eau maxima),
 - les indications sur les éventuelles restrictions concernant la navigation sur certains secteurs du fleuve ou la nature des marchandises à transporter.

En dehors des inscriptions susmentionnées, les bâtiments sans équipage peuvent avoir à bord, ou à bord du pousseur, une copie ou une photocopie de l'attestation de bord.

b) Le certificat de jaugeage est remplacé:

- soit par une photocopie ou une copie certifiée conforme, se trouvant à bord du bâtiment sans équipage ou à bord du pousseur,
- soit par un panneau contenant un extrait du certificat de jaugeage, à savoir le tableau de chargement fixé à bord du bâtiment sans équipage en un endroit où il est facilement et bien visible.
- 5. Selon les particularités de la construction des bâtiments sans équipage, les inscriptions susmentionnées sont apposées en un endroit où elles sont facilement et bien visibles, soit sur un panneau, soit directement sur les surbaux du bâtiment; elles doivent être protégées contre tout endommagement.
- 6. L'original des documents de bord des bâtiments sans équipage est gardé par l'entreprise de navigation."

YOUGOSLAVIE -

Il est indispensable de compléter l'art. 1.lo par un nouveau par. 4 qui comprendrait les dispositions des Recommandations relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage.

RF D'ALLEMAGNE -

Il serait souhaitable que les Recommandations relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage (doc. CD/SES 3O/21), adoptées le 15 avril 1972 par la XXX session de la Commission du Danube, soient incluses dans les dispositions de l'art. 1.10. Grâce à une réglementation précise, seraient maintenues l'uniformité des conditions recommandées en ce qui concerne la validité des inscriptions qui remplacent les documents de bord ainsi que l'uniformité des exigences portant sur les dimensions et l'emplacement des inscriptions, et justement en ce qui concerne ce dernier point, on pourrait proposer de déterminer l'endroit d'apposition du panneau ou des inscriptions à l'arrière du côté gauche du bâtiment et établir également les dimensions de l'inscription ainsi que la hauteur des lettres. Cela simplifierait sensiblement le contrôle par les autorités compétentes.

Art. 1.16 - Sauvetage et assistance

HONGRIE -

Ajouter un nouveau paragraphe 3 libellé comme suit:

- "3. En cas d'accident ayant causé la mort, ou blessure, de personnes ou causé des dommages considérables à d'autres bâtiments, le conducteur doit aviser dans le plus bref délai les autorités compétentes les plus proches."
- Motif: Les DFND ne contiennent pas de prescriptions qui obligent le conducteur d'aviser les autorités compétentes des accidents survenus.

Art. 1.18 - Obligation de dégager le chenal

HONGRIE -

Libeller le paragraphe l comme suit:

"1. Lorsqu'un bâtiment échoué ou coulé, ou un objet per du par un bâtiment, crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle du chenal, le conducteur du bâtiment, ou l'armateur, doit prendre sans délai toutes les mesures nécessaires pour dégager le chenal navigable."

Ajouter un nouveau paragraphe 4, libellé comme suit:

"Si les personnes susmentionnées ne peuvent ou ne veulent exécuter les travaux visés au paragraphe l, les autorités compétentes dégageront le chenal navigable par leurs propres moyens et dans le plus bref délai au compte de l'armateur."

Motif: Les DFND n'obligent pas l'armateur de dégager le chenal navigable dans le plus bref délai; pour cette raison, il faudrait assurer aux autorités compétentes la possibilité d'intervenir en cas de besoin.

CHAPITRE 3 - SIGNALISATION VISUELLE DES BATIMENTS

KOUMANIE -

Les autorités compétentes roumaines proposent d'introduire pour la signalisation des engins flottants de grande hauteur, les signaux de jour et de nuit prescrits par les règlements internationaux de la navigation aérienne.

HONGRIE -

Ajouter dans ce chapitre un nouvel alinéa libellé comme suit:

"Art. 3.08 a) - Signalisation de nuit des bâtiments à ailes portantes faisant route

- 1. Les bâtiments à ailes portantes doivent porter:
 - a) comme feux de mât:

- deux feux puissants blancs à l'avant du bâtiment. Ces feux doivent être placés dans le plan horizontal perpendiculaire à l'axe du bâtiment, à 1 m environ de distance l'un de l'autre, et être visibles sur un arc d'horizon de 225°, soit 112°30' de chaque côté du bâtiment (c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord), et ne doivent être visibles que sur cet arc;
 - b) comme feux de côté:
 - les feux prescrits sous par. 2.b) de l'art. 3.08;
 - c) comme feux arrière:
 - le feu de poupe visé sous par. 2.c) de l'art. 3.08."
- Motif: Les moyens nautiques auxiliaires modernes, l'utilisation d'installations de radar permettent aux bâtiments à ailes portantes de naviguer de nuit sur les secteurs de fleuve à conditions favorables.

La grande vitesse des bâtiments à ailes portantes ainsi que les dispositions particulières prescrites dans le par. 3 de l'art. 6.02 exigent que les bâtiments à ailes portantes soient reconnus à une grande distance même pendant la nuit.

Les deux feux de mât placés dans le plan horizontal donnent la possibilité d'identifier ces bâtiments d'une plus grande distance.

Art. 3.09 - Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route

ROUMANIE -

Ajouter après le paragraphe 3 un nouveau paragraphe libellé comme suit:

"Dans le cas où un convoi remorqué comporte en tête plusieurs bâtiments, un de ces bâtiments doit porter à la proue un feu clair blanc, visible sur le même arc d'horizon que le feu prescrit sous par. 2.a) de l'art. 3.08. Si la première rangée comporte plus de deux bâtiments, le feu doit être porté par celui qui est placé au milieu."

Art. 3.10 - Signalisation de nuit des convois poussés faisant route

AUTRICHE -

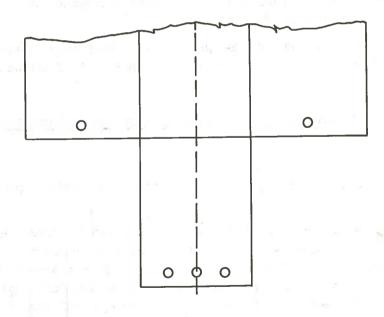
Les feux de poupe placés sur les bâtiments d'un convoi poussé dont la largeur totale est visible de l'arrière, créent le danger d'un éblouissement du conducteur.

<u>lère</u> <u>proposition</u>: Les autorités compétentes autrichiennes sont d'avis qu'il suffirait de placer sur le convoi poussé trois feux arrière.

<u>2^{ème} proposition</u>: Ces feux arrière seraient remplacés par des feux placés à l'arrière du pousseur.

proposition: Quand un convoi est composé de deux bâtiments poussés dont l'entière largeur est visible de l'arrière, les trois feux ordinaires blancs sont placés sur le pousseur selon une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal à un écartement de 1,25 m et 2 feux supplémentaires sont placés à la même hauteur à un écartement de 0,60 m (voir figure 1).

Conformément au par. 1.c) de l'art. 3.lo:



Proposition:

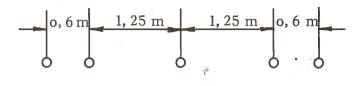
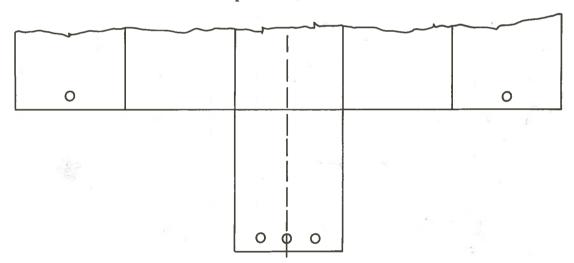


Fig. 1

Quand un convoi est composé de plus de deux bâtiments poussés visibles de l'arrière, les trois feux ordinaires blancs sont aussi placés sur le pousseur selon une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal à un écartement de 1,25 m et 4 feux supplémentaires sont placés avec un écartement de 0,60 m (voir Fig. 2).

Conformément au par. 1.c) de l'art. 3.10:

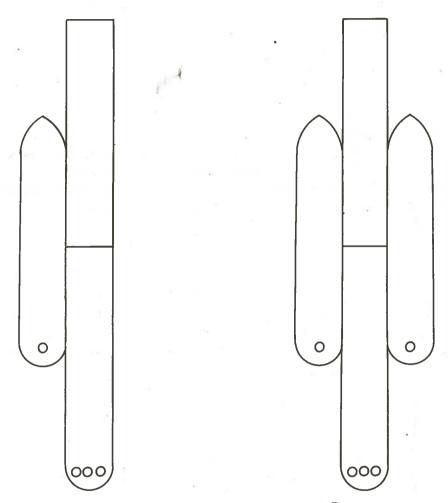


Proposition:

Fig. 2

La même signalisation peut être utilisée pour les convois poussés présentés dans les figures 3 et 4.

Conformément au par. 1.c) de l'art. 3.lo:



Proposition:

Proposition:

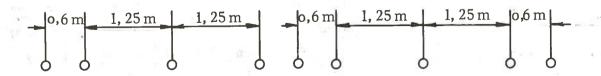


Fig. 3

Fig. 4

BULGARIE -

Ajouter la proposition suivante au par. 1.b): "Ces feux doivent être placés, dans la mesure du possible, à la même hauteur et sur le même plan perpendiculaire à l'axe du convoi."

Motif: La hauteur à laquelle sont placés les feux de côté dépend des types de bâtiments faisant partie du convoi poussé, du tirant d'eau des bâtiments, de la forme du convoi et du mode de fixation des feux de côté.

UNION SOVIETIQUE -

Ayant en vue que dans les convois poussés formés de manière que les parties arrière de tous les bâtiments de la dernière rangée se trouvent devant le poste de commande du convoi poussé, les feux arrière des bâtiments poussés éblouissent le conducteur du pousseur, il est proposé de libeller comme suit le point ii) du par. l.c):

"ii) Un feu de poupe ordinaire blanc sur chaque autre bâtiment dont la largeur totale est visible de l'arrière; toutefois, lorsqu'il y a plus de deux bâtiments autres que le pousseur visibles de l'arrière, ce feu doit être porté seulement par les deux bâtiments qui se trouvent à l'extérieur du convoi.

Lorsque dans un convoi poussé les parties arrière de tous les bâtiments de la dernière rangée se trouvent devant le poste de commande du convoi poussé, les feux blancs susmentionnés peuvent ne pas être portés."

YOUGOSLAVIE -

Il paraît indiqué de supprimer les feux arrière visés sous point ii) du par. l.c).

Cette proposition est faite pour la raison que les feux de poupe blancs des bâtiments faisant partie d'un convoi poussé dont la largeur totale est visible de l'arrière, éblouissent le conducteur sur le pont de commande et compromettent la sécurité de la navigation.

De l'avis des autorités compétentes yougoslaves, les feux de poupe ordinaires blancs prévus sous point i) du par. l.c) satisfont entièrement les conditions de sécurité. Les bâtiments qui dépassent les convois poussés, informés par les signaux susmentionnés de quel convoi il s'agit, peuvent, si cela est nécessaire, établir à l'aide de leur projecteur les contours du convoi et le dépasser à une distance suffisante du point de vue de la sécurité.

Art. 3.11 - Signalisation de nuit des formations à couple faisant route AUTRICHE -

Les feux de poupe prescrits au par. 2.c) de l'art. 3.08 que doivent porter les bâtiments non motorisés faisant partie d'une formation à couple et se trouvant à l'extérieur de la formation (voir art. 3.11, par. 3) provoquent également le danger d'un éblouissement du conducteur. (La "Wasserstrassenverkehrsordnung" /Annexe 3, fig. lo/ donne le dessin d'une formation à couple.) Or, dans la pratique il n'existe pas de telle formation, car les unités faisant partie d'une formation à couple se déplacent par rapport aux bâtiments motorisés (voir figures 5 et 6).

<u>l'ère</u> <u>proposition</u>: Dans une formation à couple, il suffirait que le bâtiment motorisé porte deux feux blancs arrière superposés.

proposition: Le bâtiment motorisé porte comme signalisation de nuit deux feux ordinaires blancs superposés, visibles sur un arc d'horizon de 135°, soit 67°30' sur l'arrière du travers de chaque bord, et visibles que sur cet arc. Afin d'éviter tout éblouissement, les bâtiments non motorisés ne doivent pas porter de feux arrière. Les bâtiments motorisés faisant partie d'une formation à couple doivent porter la signalisation suivante:

- quand une formation à couple est composée d'un bâtiment motorisé et d'un bâtiment non motorisé, le bâtiment motorisé doit porter deux feux ordinaires blancs superposés avec un écartement de O,60 m entre eux et un autre feu ordinaire planc fixé du côté du bâtiment non motorisé à une distance de 1,25 m (voir figure 5). Quand une formation à couple est composée de plusieurs bâtiments non motorisés, elle doit porter la signalisation indiquée sur la figure 6.

La signalisation proposée par l'Autriche à l'art. 3.10 par.l.c) et à l'art. 3.11 par. 2 et 3 sera non seulement suffisante - malgré que la largeur du convoi ne soit pas spécifiée -, mais sera également très avantageuse pour les entreprises de navigation du point de vue financier.

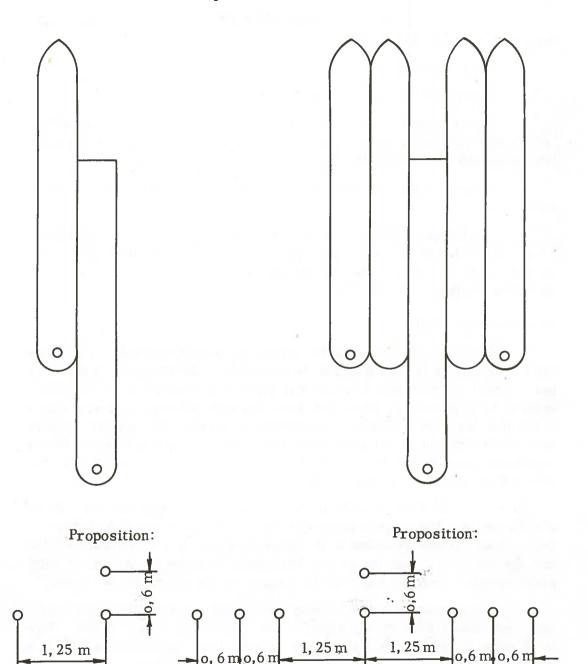


Fig. 5 Fig. 6

Au par. 2.a) ajouter après les mots "d'un bâtiment motorisé" les mots "ou non motorisé".

Supprimer le par. 2.b).

Compléter le par. 3 comme suit:

Ajouter après les mots "de l'art. 3.08" les mots suivants: "et un des feux prescrits au par. 2.b) de l'art. 3.08 pour signaler les bâtiments motorisés du côté correspondant de la formation."

Ajouter après le par. 4 un nouveau paragraphe libellé comme suit:

"A l'approche d'une écluse, le bâtiment motorisé faisant partie d'une formation à couple doit porter en dehors des feux prescrits au par. 2.a) de cet article, un second feu de mât conforme aux dispositions du par. 2.a) de l'art. 3.09."

TCHECOSLOVAQUIE -

Les feux de côté des bâtiments motorisés doivent, en premier lieu, indiquer la direction du mouvement du bâtiment (convoi) par rapport au bâtiment (convoi) qui vient à la rencontre. Conformément à la pratique, et selon les avis des spécialistes, il serait désirable que les feux de côté, tout comme la largeur du convoi, soient montrés au bâtiment qui vient à la rencontre, ce qui est extrêmement important pour éviter les cas d'avaries. Pour lesdites raisons, il est proposé de modifier le libellé du par. 4 comme suit:

"4. Les feux de côté d'une formation à couple doivent être placés sur les bords extérieurs des bâtiments extérieurs de la formation, et autant que possible à la même hauteur, à 1 m au moins plus bas que le feu de mât du ou des bâtiments motorisés; les feux de côté ainsi installés doivent indiquer la largeur de la formation à couple."

Un problème analogue se pose également à l'égard des convois remorqués dont la signalisation est réglée par l'art. 3.09. Sur le Danube, contrairement aux autres voies d'eau européennes, les bateaux remorqués ne portent pas de feux visibles de l'avant (sauf les feux des bâtiments transportant des matières inflammables ou explosibles). Par ailleurs, on admet le remorquage en une rangée comprenant jusqu'à 6 unités sans prescrire de feux qui seraient visibles aux bâtiments qui viennent à la rencontre. Cet état de choses peut provoquer des avaries en cas de navigation par nuit sombre.

YOUGOSLAVIE -

Les autorités compétentes yougoslaves sont de l'avis qu'il serait nécessaire d'examiner à une réunion d'experts en matière de navigation la manière dont doit être placé le feu de côté conformément aux dispositions du par. 2.b), lorsque dans une formation à couple le bâtiment non motorisé fait fortement saillie par rapport au bâtiment motorisé.

En conséquence, il paraît indiqué de compléter le par. 3 par un nouvel alinéa libellé comme suit:

"Si un bâtiment non motorisé fait fortement saillie par rapport au bâtiment motorisé de sorte que le feu mentionné à l'alinéa précédent pourrait éblouir le conducteur ou le timonier, le bâtiment motorisé doit porter, outre le feu de poupe prévu au par. 2.c) de l'art. 3.08, un feu ordinaire blanc visible sur le même arc d'horizon et installé environ à 1 m au-dessus de celui-ci. Dans ce cas, le bâtiment non motorisé ne doit pas porter le feu de poupe prévu à l'alinéa précédent."

L'explication à cette modification supplémentaire est identique à celle donnée plus haut au sujet de l'art. 3.lo.

RF D'ALLEMAGNE -

Les experts de la RF d'Allemagne se féliciteraient si ce règlement prévoyait que les feux de côté vert et rouge prescrits dans l'art. 3.08 par. 2.b) doivent toujours être placés dans les formations à couple sur le côté extérieur de la formation, même si le feu de côté sur le bâtiment motorisé n'est pas caché par le bâtiment non motorisé (art. 3.12, par. 2.b).

Pour justifier cette proposition, il est à noter que dans des formations à couple conformes à l'Annexe 3 aux DFND (II.A.4 fig.2), pendant la nuit et par mauvaise visibilité, il n'est pas possible, de l'avant, d'évaluer la largeur du bâtiment non motorisé qui se trouve le long du bord du bâtiment motorisé.

ROUMANIE -

Introduire après l'art. 3.18 un nouvel article libellé comme suit:

"Art. 3.18 a) - Signalisation de nuit des bâtiments faisant route et engagés à la destruction des glaces

Les bâtiments motorisés engagés à la destruction des glaces doivent porter, outre le feu prescrit sous par. 2.a) de l'art. 3.2.08, deux feux clairs verts, visibles sur un arc d'horizon de 220 et placés verticalement à 1-2 m environ au-dessus de ce feu et dans la mesure du possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté."

Art. 3.19 - Signalisation de nuit des constructions flottantes autres que les bâtiments faisant route

HONGRIE -

Remplacer le texte de cet article par un nouveau texte libellé comme suit:

"Sans préjudice des prescriptions spéciales qui pourront être imposées en vertu de l'art. 1.21, les constructions flottantes autres que les bâtiments, y compris les radeaux et les établissements flottants, doivent porter:

- le feu de poupe prescrit au par. 2.c) de l'art. 3.08.

Lorsque leur largeur dépasse 12 m, les constructions flottantes doivent porter deux feux de poupe, visés ci-dessus, placés aux extrémités arrière des constructions flottantes."

Motif: L'acheminement des constructions flottantes autres que les bâtiments peut être effectué en convoi remorqué, en convoi poussé ou en formation à couple, vu qu'en conformité a vec les prescriptions de l'art. 6.19, la navigation à la dérive est interdite. Or, les feux indiquant les contours de la construction faisant partie d'une formation gênent le conducteur du convoi et rendent difficile le discernement des feux de signalisation du bâtiment motorisé.

Art. 3.20 - Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement

HONGRIE -

Ajouter au par. 3 un nouveau littéra c) libellé comme suit:

- "c) Lorsqu'un bâtiment se trouve amarré à la rive dans un bassin portuaire."
- Motif: Conformément aux prescriptions nationales en vigueur dans la plupart des pays danubiens, les bâtiments stationnant dans les bassins portuaires ne sont pas tenus de porter la signalisation prescrite à l'art. 3.20.
- Art. 3.27 Signalisation de nuit des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants, indiquant les côtés où le chenal est fermé

HONGRIE -

Libeller le dernier alinéa de cet article comme suit:

"Ces feux doivent être placés dans un plan horizontal à 2 m au moins de distance l'un de l'autre et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. Dans le cas d'un bâtiment coulé, ils peuvent être placés sur un canot ou montrés de quelque autre manière appropriée."

Motif: Les feux des engins flottants au travail dans la voie navigable, placés à environ l m de distance l'un de l'autre peuvent être à peine discernés. La distance horizontale entre les feux n'est pas fixée dans les DFND.

TCHECOSLOVAQUIE -

Les feux des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants disposés dans le plan horizontal ne devraient pas être placés très près les uns des autres, car cela rend difficile leur discernement. Pour cette raison, il serait nécessaire de compléter cet article par la disposition suivante:

"Les feux de signalisation des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants doivent être placés dans le plan horizontal à une distance de 2 m au moins l'un de l'autre."

Art. 3.31 - Signalisation de jour de certaines menues embarcations motorisées faisant route

RF D'ALLEMAGNE -

Le par. 1 de cet article devrait faire une exception en faveur des bâtiments de la surveillance fluviale qui portent les signes distinctifs prévus à l'art. 3.45, ainsi que des bateaux de la douane qui portent, en outre, le fanion de la douane. Le port du pavillon prescrit à l'art. 3.31 rend le discernement de ces bateaux difficile. C'est pourquoi, il paraît indiqué d'insérer avant les mots "doit porter", les mots "à l'exception des menues embarcations qui portent le signe distinctif visé à l'art. 3.45".

En outre, il semble souhaitable, dans l'intérêt de la navigation de plaisance, de ne pas prescrire pour le pavillon visé à l'art. 3.31 les dimensions édictées sous par. 3 de l'art. 3.03 (1 m de long sur 1 m de large), mais d'autoriser des dimensions inférieures. On pourrait aboutir à cela en ajoutant au par. 1 de l'art. 3.31 la phrase suivante:

"La condition de l'art. 3.03 est considérée comme remplie si le pavillon a au moins 0,60 m de long sur 0,60 m de large."

ROUMANIE -

Introduire après l'art.3.35 un nouvel article libellé comme suit

"Art. 3.35 a) - Signalisation de jour des bâtiments faisant route et engagés à la destruction des glaces

Les bâtiments motorisés engagés à la destruction des glaces doivent porter deux ballons verts, placés l'un au-dessus de l'autre à une distance d'environ l m, en un endroit approprié et à une hauteur convenable, afin qu'ils soient visibles sur tout l'horizon."

UNION SOVIETIQUE -

Vu qu'à l'heure actuelle il n'y a pas, en dehors des signaux prescrits par les articles 3.37-3.39, de signalisation de jour pour les bâtiments fluviaux en stationnement, il se produit des situations où il est difficile d'établir s'il s'agit d'un bâtiment ou d'un convoi en marche, ou bien d'un bâtiment ou d'un convoi à l'ancre. Pour cette raison, il est proposé d'inclure dans la partie III B un nouvel article libellé comme suit:

"Art. 3.37 a) - Signalisation de jour des bâtiments motorisés isolés, des formations à couple, des convois remorqués ou poussés en stationnement

De jour, les bâtiments motorisés isolés, les formations à couple, les convois remorqués ou poussés se trouvant à l'ancre doivent porter un ballon noir hissé à un endroit bien visible, sur la partie avant du bâtiment motorisé, ou sur la partie avant d'un des bâtiments placés en tête du convoi poussé."

Art. 3.41 - Signalisation de jour des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants, indiquant le côté où le chenal est fermé

HONGRIE -

Remplacer le par. 3 par un nouveau paragraphe libellé comme suit:

"3. Les pavillons visés sous par. l peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur. Les pavillons ou panneaux ainsi que les ballons doivent être placés dans un plan horizontal, à 2 m au moins de distance l'un de l'autre et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. Dans le cas d'un bâtiment coulé, ils peuvent être placés sur un canot ou être montrés de quelqu'autre manière appropriée."

Motif: Voir les motifs exposés au sujet de l'art. 3.27.

TCHECOSLOVAQUIE -

Les ballons (pavillons) des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants disposés sur un plan horizontal ne doivent pas être placés trop près les uns des autres, car il est difficile de les distinguer de loin. En conséquence, il paraît nécessaire de compléter cet article par le libellé suivant:

"Les ballons ou les pavillons servant à signaler des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants doivent être placés sur un plan horizontal, à une distance d'au moins 2 m l'un de l'autre."

Art. 3.45 - Signalisation des bâtiments de la surveillance fluviale

TCHECOSLOVAQUIE -

Afin d'unifier l'emplacement du feu bleu scintillant, il paraît indiqué de compléter le littéra b) par le libellé suivant:

"Ce feu bleu scintillant doit être placé en un endroit bien visible; il serait désirable de l'installer sur la toiture de la timonerie de la vedette de service."

Art. 4 ol - Généralités

TCHECOSLOVAQUIE -

Afin d'unifier l'emplacement du signal lumineux jaune synchronisé avec les signaux sonores, il paraît indiqué de compléter le par. 2 par le libellé suivant:

"Le signal lumineux jaune doit être placé à une hauteur suffisante; il serait désirable de l'installer sur la toiture de la timonerie."

Art. 6.02 - Menues embarcations; bâtiments à ailes portantes

HONGRIE -

Libeller le par. 3 comme suit:

- "3. Lors de la rencontre entre des bâtiments à ailes portantes et d'autres bâtiments, les bâtiments à ailes portantes doivent indiquer en temps utile le côté duquel s'effectuera le croisement:
- si la rencontre doit s'effectuer sur bâbord et les circonstances l'exigent, ils doivent émettre un son bref;
- si la rencontre doit s'effectuer sur tribord, ils doivent: de jour et de nuit montrer à tribord un feu puissant blanc scintillant; ce feu doit être nettement visible de l'avant et, autant que possible, aussi de l'arrière.

Les autres bâtiments doivent poursuivre leur route."

Motif: Le par. 3 de l'art. 6.02 est interprété de manières différentes dans les différents pays danubiens.

<u>lère</u> <u>interprétation</u>: Le côté du croisement est signalé par un feu scintillant montré à tribord ou à bâbord du bâtiment à ailes portantes. Or, cette interprétation est en contradiction avec les prescriptions de l'art. 6.04 qui prévoit l'utilisation du feu scintillant seulement dans le cas où la rencontre s'effectue sur tribord.

2 interprétation: Le côté du croisement est indiqué par les signaux visuels et sonores prévus à l'art. 6.04. En cas de rencontre, on peut facilement confondre le côté où le feu scintillant a été montré. En conséquence, suivant la l'interprétation, et la pratique l'a démontré, des malentendus peuvent surgir et compromettre même de jour la sécurité de la navigation.

UNION SOVIETIQUE -

Ayant en vue la contradiction qui existe entre les paragraphes 3 et 4 du présent article en ce qui concerne les signaux visuels et sonores à émettre par les bâtiments à ailes portantes lors de leur rencontre avec d'autres bâtiments, et vu également la faible audibilité des signaux sonores des bâtiments à ailes portantes, il paraît indiqué de libeller le par. 3 comme suit:

"3. Les bâtiments à ailes portantes de n'importe quelles dimensions sont également soumis aux dispositions du par. 1 ci-dessus. Lors de la rencontre à bâbord entre des bâtiments à ailes portantes et d'autres bâtiments, les bâtiments à ailes portantes ne doivent émettre aucun signal; lors de la rencontre à tribord, les bâtiments à ailes portantes montrent à tribord, à une distance d'au moins 2 km, de jour un feu puissant blanc scintillant et de nuit un feu clair blanc scintillant.

Les bâtiments qui viennent à la rencontre, poursuivent leur route.

Les bâtiments à ailes portantes se croisent entre eux en serrant chacun à tribord."

RF D'ALLEMAGNE -

Déjà lors des débats antérieurs sur les DFND, il est devenu évident que dans le cadre de la réglementation de l'art. 6.02, et notamment du par. 3, des problèmes se posent en ce qui concerne la rencontre des bâtiments à ailes portantes. En effet, cette réglementasur le même plan que les menues embarcations, bien que conformément au par. 2 de l'art. 3.08 leur signalisation soit identique à celle des bâtiments normaux. Cette réglementation est aussi incomplète, car bien qu'elle prescrive aux bâtiments à ailes portantes l'émission de signaux sonores et visuels en cas de rencontre, elle n'énonce toute-fois pas comment ces signaux doivent être émis, les par. 3 et 4 de l'art. 6.04 n'étant pas valables en ce qui concerne les bâtiments à ailes portantes circulant sur le Danube. Pour combler cette lacune, les experts proposent de conserver le règlement fondamental du par.3 de l'art. 6.02 et de prescrire aux bâtiments à ailes portantes d'émettre, lors de la rencontre, de jour et de nuit, les signaux suivants:

- un son bref lorsque la rencontre doit s'effectuer à bâbord;
- deux sons brefs et un feu blanc à tribord, lorsque la rencontre doit s'effectuer à tribord.

Selon le point de vue de la RF d'Allemagne, on devrait faire une différence entre les trois possibilités suivantes:

- les bâtiments à ailes portantes sont mis sur le même plan que les menues embarcations en ce qui concerne les règles de croisement. En conséquence, ils doivent avoir la même signalisation que les menues embarcations, c'est-à-dire, conformément au par. 1 de l'art. 3.13, avoir un feu de mât placé à la même hauteur que le feu de côté. Ceci ne donne pes la possibilité d'installer les signaux visuels indiquant la direction suivie. Les signaux sonores qui conformément au par. 2 de l'art. 4.02 ne sont émis qu'en cas de besoin, pourraient être prescrits de manière obligatoire pour les bâtiments à ailes portantes;
- <u>les bâtiments à ailes portantes sont considérés comme des bâtiments normaux</u>. En conséquence, conformément au par. 3 de l'art. 6.02, il n'est pas nécessaire d'émettre de dispositions spéciales pour la rencontre, car cette disposition couvre aussi bien la rencontre que le dépassement. A la rigueur, on pourrait prescrire aux bâtiments à ailes portantes de montrer de jour et de nuit le feu blanc scintillant puissant (clair) mentionné sous par. 3 de l'art. 6.04;
- <u>les bâtiments à ailes portantes sont signalisés spécialement,</u> même de jour, par un signal visuel complémentaire. A cette fin, on recommande le feu jaune scintillant prévu pour les aéroglisseurs dans

les dispositions 39 du projet revisé du Règlement concernant les collisions en mer (Annexe b au Traité international pour la sécurité de la névigation, Londres, 1960). En effet, les aéroglisseurs sont comparables aux bâtiments à ailes portantes en ce qui concerne leur qualité de marche. Dans ce cas, les bâtiments à ailes portantes devraient être soumis aux dispositions particulières pour les rencontres au sens du par. 3 de l'art. 6.02 tant qu'ils ne se déplacent pas comme d'autres bâtiments de construction normale. En outre, on pourrait leur prescrire d'émettre de jour et de nuit, comme signal de direction, les signaux susmentionnés qui sont conformes aux dispositions générales des par. 3 et 4 de l'art. 6.04 et des par. 2 et 3 de l'art. 6.05.

Les experts de la RF d'Allemagne ne considèrent pas qu'il soit utile de mettre (dans le sens de la première solution) les bâtiments à ailes portantes sur le même plan que les menues embarcations, même en ce qui concerne leur signalisation, car cela pourrait
gêner la navigation si les bâtiments ont de grandes dimensions. De
plus, cette solution ne tient pas compte du fait qu'en cas denécessité,
pour des raisons techniques ou nautiques, les bâtiments à ailes portantes se déplacent comme des bâtiments de construction normale.Par
conséquent, les règles générales de circulation devraient être également valables pour eux.

La deuxième solution peut, de nuit ou par mauvaise visibilité, facilement induire en erreur les autres bâtiments en ce qui concerne l'estimation de la vitesse d'approche des bâtiments à ailes portantes si ces derniers sont signalés comme des bâtiments normaux.

En conséquence, la troisième solution paraît donc la plus sûre, car elle indique clairement aux autres bâtiments quelle sorte de bâtiment se dirige vers eux et, en outre, rend possible une différenciation entre les bâtiments à ailes portantes, auxquels se rapportent des dispositions spéciales, et les bâtiments de construction normale.

Art. 6.04 - Rencontre: règles normales

HONGRIE -

Libeller le point 4 comme suit:

"4. Dans des conditions de visibilité réduite (temps bou-

peut présenter un danger pour la navigation, ou s'il est à craindre que les intentions des montants n'aient pas été comprises par les avalants, les montants doivent émettre:

- "un son bref" lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord ou
- "deux sons brefs" lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord.
- Motif: Dans des conditions de visibilité réduite, par exemple sur les secteurs du Haut-Danube, dans la pratique les signaux sonores ne sont pas toujours émis, ce qui peut sérieusement compromettre la sécurité de la navigation.

UNION SOVIETIQUE -

Il est proposé de remplacer les articles 6.04 et 6.05 par un seul article, art. 6.04, libellé comme suit:

- "1. En cas de rencontre, les montants doivent dans chaque cas, à une distance à laquelle les avalants sont visibles (de nuit quand ils aperçoivent leurs feux distinctifs), adopter des mesures appropriées afin de laisser passer en sécurité les avalants.
- 2. Sans préjudice des dispositions du par. 4 du présent article, les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne sont pas tenus de donner de signal.
- 3. Les montants qui laissent la route des avalants à tribord doivent, les premiers, à une distance de 1,5 km des bâtiments qui viennent à leur rencontre:
- a) <u>de jour</u>, montrer vers tribord un feu puissant blanc scintillant ou agiter un pavillon bleu clair; ces signaux doivent être nettement visibles de l'avant et autant que possible aussi de l'arrière;
- b) de nuit, montrer à tribord un feu clair blanc scintillant ce feu doit être visible de l'avant, et autant que possible aussi de l'arrière.

Ces signaux doivent être montrés jusqu'à ce que la rencontre soit effectuée.

- 4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des montants n'aient pas été comprises par les avalants, les montants doivent émettre:
- "un son bref", lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord ou
- "deux sons brefs", lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord.
- 5. Les avalants doivent suivre la route indiquée par les montants conformément aux dispositions ci-dessus; ils doivent répéter les signaux visuels visés au par. 3 ci-dessus et les signaux sonores visés au par. 4 ci-dessus, qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention.
- 6. Quand le conducteur d'un des bâtiments s'aperçoit qu'un danger d'abordage résulterait du dépassement, celui-ci doit faire émettre une série de sons très brefs. Les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures possibles pour éviter ce danger."

Art. 6.05 - Rencontre: dérogation aux règles normales

BULGARIE -

Introduire dans les deuxièmes alinéas des par. 2 et 3 la disposition suivante:

"En outre, de nuit, les montants doivent, à l'aide de leur projecteur, éclairer pendant une courte durée et à plusieurs reprises, la rive gauche, tandis que les avalants doivent éclairer de la même manière la rive droite."

Motif: De nuit, lors du croisement par bâbord, l'éclairage, à l'aide de projecteur, de la rive longée par le bâtiment permet d'améliorer l'orientation des bâtiments et complète les signaux sonores.

UNION SOVIETIQUE -

L'analyse des abordages survenus aux bâtiments de l'Armement SDP dans la période de 1970-1973 a montré que, dans la majorité des cas, l'une des raisons fondamentales était le fait que les acle choix du côté du croisement. Par suite de la faible audibilité des signaux sonores et du grand bruit produit par les bâtiments, les signaux sonores émis par l'un des bâtiments n'étaient pas, dans la plupart des cas, entendus par le bâtiment venant à la rencontre et en conséquence les manoeuvres de rencontre ne pouvaient pas être concertés.

Dans chaque cas d'abordage, l'abordage s'est produit avant que la manoeuvre de croisement commencée en vertu des stipulations de l'art. 6.05 des DFND ait été achevée par les conducteurs des bâtiments respectifs.

Ayant en vue ce qui précède, il paraît opportun de supprimer entièrement l'art. 6.05 des DFND et de remplacer l'art. 6.04 par un nouveau texte.

TCHECOSLOVAQUIE -

L'analyse des avaries qui se sont produites indique que les dispositions de cet article ne sont pas claires et qu'elles ne sont pas formulées d'une manière précise. Il a été fréquemment abusé du droit de modifier le côté du croisement qu'accordent les dispositions de l'art. 6.05, ainsi par exemple par les bâtiments sans convoi ou avec petit convoi. Sur la base de ce qui précède, il est proposé de remplacer le par l par le texte suivant:

"1. Les bâtiments ou les convois avalants ont le droit de demander la modification du côté de rencontre que les bâtiments ou les convois montants leur ont réservé suivant les dispositions de l'art. 6.04, seulement dans le cas où pour des raisons graves le côté de la rencontre ne leur convient pas, les avalants peuvent user de ce droit uniquement après s'être assurés qu'il est possible de leur donner satisfaction sans danger. Les bâtiments motorisés isolés avalants, ainsi que les bâtiments motorisés avec convoi dans la composition duquel se trouve un seul bâtiment non motorisé, ne peuvent faire usage de ce droit."

L'analyse des abordages a montré qu'il s'avère nécessaire de réviser les dispositions des articles 6.04 et 6.05 pour établir que la règle fondamentale applicable lors de la rencontre est celle qui prescrit la rencontre sur bâbord. Le croisement par tribord, bien qu'admis, ne doit être appliqué que dans des cas exceptionnels tout

en portant une attention particulière à cette manoeuvre et en la communiquant et concertant en dû temps à l'aide de signaux visuels et sonores.

Art. 6.07 - Rencontre dans les passages étroits

BULGARIE -

Formuler cet article dans la nouvelle rédaction exposée ciaprès:

"Pour éviter le croisement dans les secteurs ou aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante pour la rencontre, ou bien quand la portée de vue est restreinte (passage étroit, courbe, et autre secteur ou endroit défavorable pour la rencontre), les règles suivantes sont applicables:

- tous les bâtiments, avant de s'engager dans un passage étroit, doivent émettre "un son prolongé". En outre, de nuit, ils doivent émettre par leur projecteur un triple signal lumineux exécuté à trois reprises par balayage de l'horizon en direction du passage étroit. Ce signal signifie: "Attention! Je m'approche du passage étroit ou du secteur défavorable (ou j'ai l'intention de m'y engager)". En cas de besoin, lorsque le passage étroit est long, ils doivent, de jour, répéter les signaux sonores, et de nuit également les signaux lumineux;
- lorsqu'un ou plusieurs bâtiments se sont déjà engagés dans un passage étroit, chacun d'entre eux doit, si cela s'avère nécessaire, montrer de nuit, à l'aide du projecteur, un signal lumineux composé de "5 éclats lumineux" produits par le balayage du projecteur du haut vers le bas et répétés à des intervalles de 30 secondes. Ce signal signifie: "Ne vous engagez pas dans le passage, je ne peux pas vous donner de la place pour la rencontre";
- lorsque les montants s'aperçoivent qu'un avalant est sur le point de s'engager, ou s'est déjà engagé dans le passage étroit, ils doivent s'arrêter en aval du secteur défavorable jusqu'à ce que le bâtiment avalant l'ait franchi. De nuit, les montants doivent communiquer aux avalants leur attente en aval du secteur défavorable à l'aide de signaux lumineux émis par leur projecteur, notamment un faisceau (éclat) lumineux" dirigé vers le haut qui signifie: "Vous pouvez traverser le secteur, j'attends";

- lorsqu'un avalant s'aperçoit ou constate qu'un montant s'est déjà engagé dans un passage étroit, il doit s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le montant l'ait franchi. De nuit, les avalants doivent communiquer aux montants leur attente à l'amont d'un secteur défavorable à l'aide d'un signal lumineux émis par leur projecteur, notamment par "un faisceau (éclat) lumineux" dirigé vers le haut qui signifie: "Vous pouvez traverser le secteur, j'attends";
- dans le cas où la rencontre dans un passage étroit est inévitable, les montants doivent régler leurs actions de manière que la rencontre ait lieu en un endroit où elle présente un minimum de danger. En outre, de nuit, les montants doivent éclairer à l'aide de leur projecteur, par plusieurs courtes périodes de lumière, la rive de laquelle ils ont l'intention de s'approcher pendant la rencontre."
- Motif: La proposition de cette nouvelle rédaction a pour but d'interdire ou d'éviter la rencontre des bâtiments non seulement dans les passages étroits, mais également dans les courbes et dans d'autres secteurs défavorables. La proposition se fonde sur le fait que les conducteurs ne connaissent pas le caractère du convoi (remorqué ou poussé, nombre d'unités dans dans le convoi) qu'ils vont rencontrer. Pour cette raison, la réussite de la rencontre dépend souvent d'un moment favorable et non des connaissances du conducteur.

UNION SOVIETIQUE -

Pour mieux préciser le texte, il est proposé de modifier la rédaction du par. l.c) comme suit:

"Lorsque les montants constatent qu'un avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit ou lorsqu'ils entendent le signal sonore émis par ce bâtiment conformément aux dispositions du par. l.b) du présent article, ils doivent s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que le bâtiment avalant l'ait franchi."

Il serait indiqué de supprimer la dernière phrase du par. 2, car la rencontre dans les passages étroits représente un cas particulier de rencontre et, en outre, le par. 6 proposé pour l'art. 6.04 se réfère déjà à la nécessité de l'émission d'un tel signal.

Art. 6.09 - Dépassement: dispositions générales

UNION SOVIETIQUE -

Il est proposé d'introduire après le par. 2 un nouveau par. 3 libellé comme suit:

"3. Il est strictement interdit de dépasser des bâtiments engagés dans une manoeuvre de croisement."

Art. 6.13 - Virage

BULGARIE -

Introduire à la fin du par. 2 un nouvel alinéa libellé comme suit:

"Un convoi poussé voulant virer en marche arrière doit, en dehors des signaux sonores prescrits pour le virage, émettre aussi après un court intervalle "trois sons brefs" qui annoncent son intention de virer en marche arrière".

Art. 6.16 - Entrée et sortie des bassins portuaires et des voies affluentes

ROUMANIE -

Introduire après le par. 2 un nouveau paragraphe libellé comme suit:

"Les bâtiments entrant dans un bassin portuaire ou une voie affluente, doivent, si la manoeuvre envisagée peut ou doit obliger d'autres bâtiments à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manoeuvre en émettant en temps utile un son prolongé."

UNION SOVIETIQUE -

En cas d'adoption par la Commission d'une signalisation réglant le mouvement des bâtiments dans la région des accès dans les bassins et les voies affluentes, il sera nécessaire de mettre en concordance les dispositions de l'art. 6.16 avec ladite signalisation.

Art. 6.19 - Interdiction de la navigation à la dérive

RF D'ALLEMAGNE -

Il paraît indiqué d'exclure de l'interdiction de la navigation à la dérive les menues embarcations sans force motrice également, car en cas contraire, les barques à rames et les canots qui s'arrêteraient en cours de route contreviendraient aux dispositions de cet article (le par. 4 de l'art. 6.02 ne fait pas mention de l'art. 6.19).

Art. 6.28 - Passage aux écluses

ROUMANIE -

Introduire après le par. 5.e) un nouveau paragraphe libellé comme suit: "Il est interdit à tout bâtiment d'émettre des signaux sonores, sauf en cas de danger".

Art. 6.33 - Dispositions spéciales pour les bâtiments naviguant au radar

UNION SOVIETIQUE -

Dans le par. 5, remplacer les mots "tout avalant, à l'exception des menues embarcations, naviguant par temps bouché" par les mots "tout avalant, à l'exception des menues embarcations, naviguant dans des conditions de visibilité réduite", ayant en vue que les termes "par temps bouché" ne correspondent pas entièrement au titre de ce chapitre.

Art. 6.34 - Dispositions applicables aux bâtiments qui entendent le signal prescrit à l'art. 6.33, par. 5.a.

UNION SOVIETIQUE -

Ayant en vue que dans la pratique les bâtiments qui naviguent dans des conditions de visibilité réduite et entendent le signal spécial prescrit au par. 5.a) de l'art. 6.33 ne sont pas toujours en mesure de remplir les conditions des litt. a) et b) du présent article, mais sont contraints de croiser les bâtiments qui viennent à leur rencontre, il paraît indiqué de compléter cet article par un nouveau litt.

c) libellé comme suit:

"c) En cas de rencontre dans des conditions de visibilité réduite, le croisement doit s'effectuer seulement par bâbord."

CHAPITRE 7 - REGLES DE STATIONNEMENT

UNION SOVIETIQUE -

En cas d'adoption par la Commission du Danube de signaux spéciaux pour baliser les aires de stationnement sur le Danube, les dispositions du chapitre 7, ainsi que les Annexes 7 et 8 devront être mis en concordance avec cette signalisation.

Art. 7.06 - Garde

TCHECOSLOVAQUIE -

L'obligation d'avoir une garde à bord des bâtiments en stationnement devrait être formulée d'une manière plus précise et il faudrait indiquer ce que l'on entend par "dans le chenal" et "en dehors du chenal". On considère comme "chenal" la partie de la voie navigable, y compris celle du port, que les bâtiments peuvent utiliser. Dans ce cas, l'expression "stationnant en dehors du chenal" n'a ni sens ni contenu.

Annexe 1 - Lettre ou groupe de lettres distinctives du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bâtiments ressortissants des Etats danubiens

HONGRIE -

Remplacer la lettre "M", qui indique la République Populaire Hongroise, par "H".

Motif: Dans les transports internationaux, les véhicules hongrois portent la lettre distinctive "H".

Annexe 2 - Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau des bateaux de navigation intérieure

TCHECOSLOVAQUIE -

Il faucrait compléter cette Annexe par un croquis de la marque d'enfoncement et de l'échelle de tirant d'eau des bateaux de navigation intérieure.

Annexe 3 - Signaux visuels des bâtiments

ROUMANIE -

Compléter cette Annexe par des esquisses en corrélation avec les modifications et les compléments proposés aux divers articles du chapitre 3.

Annexe 7 - Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable

ROUMANIE -

Introduire les esquisses des signaux de jour et de nuit indiquant les passes navigables et les passes interdites des ponts fixes et mobiles, et des signaux indiquant l'entrée et la sortie des écluses.

Compléter également l'Annexe 7 par un signal côtier indiquant la présence d'un danger éventuel (la traversée d'une conduite sous pression ou sous haute pression, l'installation sur les berges d'une conduite sous haute pression présentant un danger d'explosion, etc.). Le signal serait un carré bleu, aux dimensions de l m pour chaque côté et comporterait une flamme au milieu.

UNION SOVIETIQUE -

En cas d'adoption par la Commission du Danube d'une signalisation pour le balisage des rades et pour régler l'accès dans les bassins, il faudra compléter l'Annexe par des signaux correspondants.

Annexe 8 - Signaux flottants et côtiers balisant le chenal et les dangers nautiques

ROUMANIE -

Compléter l'Annexe par l'esquisse d'un phare côtier qui indique les lieux d'hivernage ou l'entrée dans un bassin portuaire.

UNION SOVIETIQUE -

En cas d'adoption par la Commission du Danube d'une signalisation pour baliser les aires de stationnement à l'aide des signaux flottants, il faudra compléter l'Annexe en conséquence.

Observations et propositions d'ordre général

TCHECOSLOVAQUIE -

Les autorités compétentes tchécoslovaques proposent d'inclure dans les DFND ce qui suit:

- a) Compléter le texte des DFND par une disposition concernant la signalisation des bâtiments en quarantaine et introduire dans l'Annexe le croquis approprié.
- b) Compléter les DFND par une disposition au sujet du signal côtier balisant l'entrée d'un bassin portuaire et d'un hivernage.
- c) Déterminer les gabarits maxima admis pour les convois poussés (longueur, largeur, nombre d'unités et formations) sur les différents secteurs caractéristiques du Danube; il serait désirable d'inclure ces données dans les règles de route nationales.
- d) Par analogie au point c) ci-dessus, déterminer pour les différents secteurs du Danube, le nombre admis de bâtiments sans gouvernail et l'emplacement de ces bâtiments dans un convoi remorqué.
- e) Il serait nécessaire de rassembler les dispositions spéciales de tous les pays danubiens, qui portent sur les conditions de navigation locales et qui figurent dans les règles nationales.
- f) Il serait nécessaire de concerter les méthodes d'enquête sur les avaries de bâtiments, appliquées dans tous les pays danubiens (modes d'enquête, participation des organes intéressés et des autorités compétentes, définition des exigences uniformes à l'égard des formulaires des procès-verbaux et de leurs annexes, reconnaissance réciproque des documents lors des enquêtes sur les avaries, etc.). La

pratique a montré que la diversité d'interprétation des différentes questions ne permet pas de garantir des actions objectives quand les organes d'un pays danubien enquêtent, par exemple, au sujet d'un abordage entre un bâtiment ressortissant de leur pays et un bâtiment ressortissant d'un autre pays.

* *

Ayant en vue le nombre considérable et l'importance des propositions concernant les modifications et les compléments à apporter aux DFND, le Secrétariat estime qu'une des solutions possibles en ce qui concerne l'examen de ces propositions serait que la session charge une réunion d'experts pour les questions de navigation d'examiner la présente information.

Il serait également nécessaire d'examiner s'il ne serait pas utile d'inclure dans les différents articles et annexes des DFND les dispositions fondamentales et les signaux figurant dans les projets de Recommandations portant sur le balisage des lieux de stationnement sur le Danube et de Recommandations portant sur la signalisation destinée à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions de l'accès des bassins, des voies affluentes et des canaux, ainsi que dans d'autres documents adoptés par la Commission du Danube.

Schéma du projet de Recommandations

portant sur les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés

I. Introduction

II. Généralités

- 2.1 But et champ d'application
- 2.2 Termes et définitions
- 2.3 Relations entre les documents en vigueur et les DFND

III. Normes technico-nautiques des convois poussés

- 3.1 Vitesse minimum
- 3.2 Distance et temps d'arrêt
- 3.3 Manoeuvrabilité en marche avant
- 3.4 Manoeuvrabilité en marche arrière
- 3.5 Capacité de mouvement transversal
- 3.6 Temps et rayon de virage (diamètre de giration)
- 3.7 Vitesse par angle de giration

IV. Gabarits des convois poussés

- 4.1 Dimensions maxima admises pour les convois poussés, par secteurs
- 4.2 Formations et schémas des convois poussés

V. Autres exigences techniques

- 5.1 Installations d'accouplement et constructions pour le poussage
- 5.2 Poids et nombre d'ancres de poupe sur le pousseur
- 5.3 Techniques nautiques et gouverne télécommandée de la timonerie
- 5.4 Conditions de visibilité de la timonerie
- 5.5 Moyen de communication à l'intérieur du convoi poussé
- 5.6 Gouvernail de secours
- 5.7 Minimum de gréement et d'installations

Modification des Recommandations *
relatives à l'établissement des gabarits du chenal,
des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube

Page 1

- 1. Supprimer dans le ler alinéa les mots "(ci-après RGD)".
- 2. Libeller le 4 em alinéa en conformité avec le texte qui sera adopté par la XXXII esssion de la Commission.

Page 2

A. Désignation des sections:

- 3. Libeller comme suit le texte de la Partie A:
 - "a) Sections à lit à terrain meuble.
 - b) Sections à lit et à seuils rocheux.
 - c) Sections à navigation en sens unique.
 - d) Sections à navigation dans les deux sens.
 - e) Sections de seuils à terrain meuble.
 - f) Sections défavorables par leurs conditions géomorphologiques."

B. Termes employés:

4. Chenal navigable - remplacer dans le deuxième alinéa les mots "au niveau d'eau adopté" par "à l'étiage navigable et de régularisation (ENR)".

^{*} Publication de la Commission du Danube 1969

- 5. <u>Profondeur minima du chenal</u> remplacer les mots "du niveau d'eau adopté" par "de l'ENR"; ajouter à la fin de cet alinéa les mots "(Annexe N⁰ 3)".
- 6. Largeur minima du chenal à libeller comme suit: "Largeur à l'ENR, qui correspond à la profondeur minima du chenal (Annexe N^{O} 3)".
- 7. Rayon de courbure minimum à la fin de l'alinéa remplacer les mots "du niveau d'eau adopté" par "de l'ENR (Annexe N° 3)".
- 8. Hauteur libre d'une passe navigable à libeller comme suit: "distance verticale entre le haut niveau navigable (HNN) et la pertie inférieure de la voûte du pont dans les limites de la largeur du chenal dans la passe du pont (Annexe N° 4)".
- 9. Largeur libre d'une passe navigable à libeller comme suit: "distance horizontale mesurée perpendiculairement à l'axe du chenal entre les deux points saillants de la passe, ou auprès de la profondeur minima du chenal dans les limites de la hauteur libre (Annexe N^O 4)".

- lo. Longueur utile d'une écluse à la fin de cet alinéa faire une référence à l'Annexe N° 4.
- ll. Largeur utile d'une écluse ajouter à la fin de l'alinéa une une référence à l'Annexe $N^{\rm o}$ 4.
- 12. <u>Hauteur libre des câbles aériens traversant le fleuve</u> remplacer les mots "le niveau d'eau adopté" par "le HNN", à la fin de l'alinéa ajouter une référence à l'Annexe N° 5.

Page 4

- 13. Dans le premier alinéa remplacer l'abréviation "RGD" par le terme "Recommandations".
- 14. <u>Sur les sections à courant libre</u> biffer la dernière partie de cet alinéa à partir des mots "conformément aux Recommandations relatives...".

15. §.I (Profondeur minima), point l - remplacer les mots "Première étape - avant la canalisation du fleuve" par "Sur les sections à courant libre" et les mots "Deuxième étape - Après la canalisation du fleuve" par les mots "Sur les sections éclusées".

Pages 5 et 6

16. §.I, points 2 et 3, et §.II. point l - remplacer les mots "Première étape - Avant la canalisation du fleuve" par les mots "Sur les sections à courant libre", et au §.II, points 2 et 3, les mots "Deuxième étape - Après la canalisation du fleuve" par "Sur les sections éclusées".

Page 6

17. §.I, point 4 - biffer les mots "Dans les première et deuxième étapes".

Page 5

- 18. §.I, points 2 et 3 remplacer le chiffre "1924" par "1920, 300".
- 19. §.I, point 3 biffer le texte: "Dans la première période d'une durée de 5 ans à partir de 1960 ... au moins 20 dm".

Page 6

- 20. §.II, points 2 et 3 remplacer les mots "Première étape Avant la canalisation du fleuve" par les mots "Sur les sections à courant libre"; dans les points 1, 2 et 3, remplacer les mots "Deuxième étape Après la canalisation du fleuve" par les mots "Sur les sections éclusées".
- 21. §.II, point 1.b remplacer le chiffre "70" par "75".
- 22. §.II, points 2 et 3 remplacer "1924" par "1920,300".
- 23. §.II, point 2 biffer les points f) et g).
- 24. §.II, point 3 remplacer les sous-points h) et i) par un nouveau point e) rédigé comme suit: "e) sur les sections de seuils à terrain meuble ... au moins 120 m".

- 25. §.II, points 4 et 5 remplacer les mots "Première étape Avant la canalisation du fleuve" par "Sur les sections à courant libre" et les mots "Deuxième étape Après la canalisation du fleuve" par "Sur les sections éclusées".
- 26. §.II, point 5 biffer les mots "(à l'exception du secteur des Portes de Fer)", et dans l'avant-dernière ligne de ce point les mots "dans les première et deuxième étapes".
- 27. §.II, point 6 biffer ce point et modifier en conséquence l'ordre des points qui suivent (points 7 et 8 deviendront points 6 et 7).
- 28. §.II, points 4 et 5 biffer le point i).

Page 8

- 29. §.III, points 1 et 5 biffer les mots "Première et deuxième étapes".
- 30. § .III, points 2, 3 et 4 remplacer les mots "Première étape Avant la canalisation du fleuve" par les mots "Sur les sections à courant libre", et les mots "Deuxième étape Après la canalisation du fleuve" par les mots "Sur les sections éclusées".
- 31. §.III, points 3 et 4 remplacer "1924" par "1920,300".
- 32. §.III, point 5 biffer les mots "à l'exception du secteur des Portes de Fer".
- 33. §.III, point 5 remplacer la lettre j) par la lettre f).

Page 9

- 34. §.III, point 6 biffer ce point.
- 35. §.V, point \propto biffer les mots "dans les première et deuxième étapes".

Pages 9 et lo

36. §.V, points 3 et 4 - remplacer le chiffre "1924" par "1920, 300" et §.V, points \(\beta \) 2 et 3 - remplacer le chiffre "1924" par "1920, 300".

- 37. §.VI, points 1 et 2 remplacer le chiffre "1924" par "1920, 300".
- 38. §.VI, point 3 biffer le chiffre "32" qui se rapporte à la largeur utile.

Page 11

- 39. §.VI, point 4 biffer le chiffre "32" qui se rapporte à la largeur utile, ainsi que tout le texte de la Remarque.
- 40. Annexe N⁰ 1 remplacer, pour la station hydrométrique Stein-Krems, les chiffres "2004,1" et "189,58" par les chiffres "2002,69" respectivement "188,96".
- 41. Annexe N^o 2 remplacer, pour la station hydrométrique Stein-Krems, le chiffre "2004,1" par le chiffre 2002,69".
- 42. Annexe N^O 3 Dans le schéma aux §§.I et II, remplacer "H" par "h".
- 43. Annexe N^o 3 remplacer dans le schéma au § III (texte russe) la lettre "P" par "R".

INFORMATION

concernant les méthodes appliquées dans la formulation des prévisions à longue échéance des caractéristiques des niveaux en période d'étiage, compte tenu des processus atmosphériques

Conformément au Plan de travail de la Commission du Danube pour la période précédente, les autorités compétentes des pays danubiens ont fourni au Secrétariat la documentation qui traitait des méthodes de formulation des prévisions à longue échéance des caractéristiques des niveaux en période d'étiage, compte tenu des processus atmosphériques.

Se fondant sur la documentation reçue et sur le point 23 du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1973/1974, le Secrétariat a dressé la présente information qui sera soumise à l'examen de la XXXII session de la Commission du Danube.

AUTRICHE -

Les autorités compétentes autrichiennes ont exprimé des doutes quant à l'utilité de l'établissement de telles prévisions à longue échéprévisions à longue ance pour le Haut-Danube. De leur avis, les échéance des niveaux en période d'étiage peuvent être dressées seulement sur la base des données météorologiques et de la corrélation entre ces données. La probabilité de l'apparition des précipitations en fonction des conditions atmosphériques a déjà fait l'objet d'un examen par les autorités compétentes autrichiennes. Toutefois, il leur semble difficile de prévoir l'évolution des niveaux sur la base des données obtenues, la stabilité des processus météorologiques étant très faible dans la région des Alpes du Nord et les brusques modifications de la température en raison des perturbations atlantiques n'offrant que rarement la possibilité de formuler des prévisions suffisamment fiables. Pour cette raison, de telles prévisions ne peuvent être que peu utiles du point de vue des nécessités pratiques de la navigation.

Les autorités compétentes autrichiennes s'intéressent beaucoup aux idées des autres Etats-membres sur cette question qui, de leur avis, devrait être soumise à des recherches, particulièrement du point de vue météorologique. Par la suite, on pourrait vérifier la fiabilité des méthodes élaborées.

BULGARIE -

Les autorités compétentes bulgares ont communiqué qu'elles n'ont pas encore élaboré de méthodes pour la prévision à longue échéance des caractéristiques du débit et des niveaux du Danube en période d'étiage, compte tenu des processus atmosphériques.

Toutefois, en principe, elles s'occupent de l'étude des prévisions hydrologiques qui tiennent compte des processus atmosphériques.

HONGRIE -

Jusqu'à présent, sur le territoire de la Hongrie on n'a pas utilisé, dans la pratique, de méthode pour le relevé des processus atmosphériques en vue de la formulation des prévisions à longue échéance des caractéristiques en période d'étiage.

De l'avis des autorités compétentes hongroises, les grands changements qu'accusent dans le temps et dans l'espace les processus synoptiques, ainsi que la faible étendue du territoire du pays soulèvent des difficultés en ce qui concerne l'utilisation, en Hongrie, de la documentation nécessaire pour l'élaboration de telles prévisions.

Néanmoins, les autorités compétentes de la Hongrie estiment que le développement des méthodes de prévision du régime des niveaux en période d'étiage n'est possible que si l'on tient compte des processus atmosphériques, et si de tels travaux étaient entamés, elles seraient prêtes à y prendre part.

ROUMANIE -

Les autorités compétentes roumaines estiment que la formulation de prévisions quantitatives à longue échéance des précipitations n'est pas possible. Pour cette raison, la méthode élaborée en Roumanie pour la prévision des caractéristiques de la durée de l'étiage est fondée sur l'analyse des éléments hydrométéorologiques connus au moment de l'établissement de la prévision et après la formation du maximum printanier et des processus physiques qui déterminent le caractère de la période d'étiage.

L'analyse de ces processus physiques a permis d'établir le rôle de la circulation atmosphérique de types différents qui surviennent en avril - mai et constituent le facteur décisif du régime des précipitations en juin - juillet, et en conséquence de la formation, pendant la période de la baisse des hauts niveaux, de crues complémentaires provenant de la fonte des neiges et déterminent, en outre, le degré de la sécheresse dans la période été - automne.

La théorie sur laquelle est fondée la méthode de prévision des éléments de l'étiage, élaborée par les spécialistes roumains, se base sur la supposition que les principaux éléments de l'écoulement sont déterminés par des facteurs météorologiques qui, à leur tour, sont le résultat des processus macrosynoptiques. Les processus macrosynoptiques s'étendant sur un grand territoire se distinguent par leur succession dans le temps. Cette situation donne la possibilité de pronostiquer les éléments hydrologiques d'après les données des processus synoptiques qui ont lieu au cours de la période écoulée.

Sur la base de ce qui précède ont été établies les équations suivantes:

$$T_{<4000} = f (Q_{M.B.}, S_{IV-V})$$
 (1)

οù

durée de la baisse de la crue dans la période printemps - été jusqu'au débit de 4000 m/sec, comptée à partir du moment où a été atteint le débit minimum printanier, exprimée en jours;

Q_{M.B.} - débit maximum de la crue printanière, en m³/sec;

S_{IV-V} - fréquence en avril-mai de la circulation du type méridional, exprimée en jours;

$$D_{<4000} = f \left[Q_{M.B.}, (S+E)_{IV-V}\right]$$
 (2)

Ddurée de la période quand les débits sont inférieurs à 4000 m³/sec, en jours;

(S+E)_{IV-V} - somme de la fréquence en avril - mai des circulations des types méridional et oriental, exprimée en jours.

La fiabilité de la méthode de prévision de la durée de la baisse de crue s'élève à 80% pour les erreurs inférieures à 30 jours.

La fiabilité de la méthode de prévision de la durée de l'étiage pendant la période été - automne s'élève à 80% pour les erreurs inférieures à lo jours, et à 90% pour les erreurs allant jusqu'à 30 jours.

UNION SOVIETIQUE -

Les autorités compétentes de l'Union Soviétique ont communiqué qu'elles ne s'occupaient pas, à l'heure actuelle, de recherches concernant l'élaboration de méthodes de prévision des caractéristiques en période d'étiage compte tenu des processus atmosphériques.

Des travaux ont été entamés sur le thème "Méthode de prévision à longue échéance des bas niveaux dans la période été-automne sur le secteur du Danube entre Vienne et le bassin de retenue des Portes de Fer". Dans les travaux poursuivis sur ce thème, on pourrait tenir compte des processus atmosphériques si les instituts de recherches scientifiques des autres pays danubiens prenaient part à ces travaux.

TCHECOSLOVAQUIE -

Les autorités compétentes tchécoslovaques ont envoyé un e information sur les méthodes de formulation des prévisions à longue échéance des caractéristiques en période d'étiage compte tenu des processus atmosphériques. Cette information expose la méthode a ppliquée dans la prévision des niveaux garantis avec une échéance de 5-7 à 30 jours. Ces prévisions sont formulées quand le niveau à Bratislava est inférieur à 300 cm. Elles sont fondées sur l'analyse des courbes de la baisse des crues.

Les autorités compétentes yougoslaves ont communiqué qu'elles ont entamé des recherches en matière d'élaboration de méthodes de formulation des prévisions des bas niveaux sur le Danube et sur ses affluents sur le territoire de la Yougoslavie, en fonction du caractère des processus atmosphériques. L'analyse des bas niveaux et du caractère des processus atmosphériques a été faite pour la période de 1950 à 1970.

Il a été procédé également à l'analyse des types de mezzocirculation sur une vaste région pour la période de 1950 à 1962. En même temps, ont été choisis les intervalles de temps caractéristiques des bas niveaux pour le bassin de la Sava.

Le nombre total de jours avec des types donnés de circulation de la couche moyenne de la troposphère et le nombre total de jours d'un champ déterminé baryque dans les couches inférieures ont été également établis.

Les recherches dans le domaine de l'élaboration de méthodes de prévision sont en cours.

RF D'ALLEMAGNE -

De l'avis du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne, la prévision des bas niveaux fondée sur les données météorologiques sera possible uniquement quand les services météorologiques seront en mesure de dresser des prévisions quantitatives à longue échéance des précipitations et de la température de l'air. A l'heure actuelle, il n'est pas encore possible de formuler de telles prévisions pour l'Europe Centrale, car il est difficile d'élaborer une méthode de formulation de telles prévisions par suite des changements brusques qui se produisent dans la circulation atmosphérique générale.

De l'avis du Secrétariat, il serait désirable que les autori-

De l'avis du Secrétariat, il serait désirable que les autorités compétentes des pays danubiens poursuivent les travaux sur cette méthode et dressent pendant un certain temps des prévisions d'essai fondées sur une documentation appropriée.

Par la suite, le Secrétariat pourrait, en se fondant sur la documentation reçue, synthétiser les résultats qu'ont donnés les pré-208 visions d'essai et les soumettre à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques afin d'éclaircir les possibilités de la formulation des prévisions des bas niveaux pour les besoins de la navigation. Il serait également utile d'étudier la question de la possibilité de l'utilisation des méthodes appliquées dans certains pays par d'autres pays danubiens, car celles-ci sont fondées sur l'analyse des processus macrosynoptiques caractéristiques pour de grands territoires. Sous ce rapport, il serait probablement indiqué que quelques pays entreprennent en commun l'élaboration d'une méthode de prévision fondée sur l'analyse des processus macrosynoptiques.

Dans ce cas, on pourrait, de l'avis du Secrétariat, effectuer une analyse générale des processus macrosynoptiques sur de grands territoires afin d'obtenir une méthode de prévision uniforme des périodes d'étiage pour tout le Danube ou pour une grande partie du fleuve.

RAPPORT

de la réunion d'experts pour les questions de navigation (12-16 novembre 1973)

La réunion d'experts pour les questions de navigation, convoquée en vertu du point 7 du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1973/1974, s'est déroulée du 12 au 16 novembre 1973.

Aux travaux de la réunion ont participé des experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste de Roumanie, de la République Socialiste Tchécoslovaque, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, ainsi que des experts de l'Administration fluviale du secteur du Danube Rajka - Gönyü et du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne (Voir Annexe 1*).

De la part du Secrétariat de la Commission du Danube, aux travaux de la réunion ont pris part MM. Fekete, Novaković, Secarin, Kelle, Vincent, Afanassiev, Hristanov, Makeev, Karabatakov, Wolfzettel, Bālan.

La réunion a été ouverte par le Président de la Commission du Danube, M. I. Cotot qui, relevant l'importance qu'ont pour la navigation danubienne les questions à traiter par la réunion d'experts, a exprimé sa certitude que la réunion préparera pour examen à la XXXII session de la Commission des propositions appropriées.

Sur la proposition de M. Kaldy (Hongrie), soutenue par M. Vankov (Bulgarie), M. Bannov (Union Soviétique) a été élu président, et sur la proposition de M. Soloviev (Union Soviétique), M. Vladiković (Yougoslavie) a été élu vice-président de la réunion.

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

La réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

- a) Examen des Propositions relatives au balisage des aires de stationnement des bâtiments sur le Danube et des Propositions sur la signalisation réglant le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions des accès dans les bassins, les affluents navigables et les canaux, avec l'Information résumant les observations des pays danubiens auxdites Propositions.
- b) Examen de l'Information sur les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés.
- c) Examen de l'Information sur des questions du poussage.
- d) Examen de l'Information sur les possibilités de l'unification des systèmes d'alimentation et de transmission d'énergie électrique aux convois poussés.

La réunion a écouté l'information du conseiller pour les questions de navigation du Secrétariat de la Commission, M. Kelle, sur l'élaboration des matériaux soumis à la réunion.

I

Les <u>Propositions de balisage des lieux de stationnement des bâtiments sur le Danube</u>, préparées par le Secrétariat de la Commission, ont été examinées avec l'<u>Information sur les observations communiquées par les pays danubiens</u> auxdites <u>Propositions</u>.

Lors de l'examen du balisage des aires de mouillage des lieux de stationnement spéciaux par des signaux flottants, la réunion a exprimé l'avis qu'il serait indiqué d'utiliser ce balisage pour la signalisation des aires de stationnement de grande étendue, comme balisage complétant les signaux côtiers. La réunion, tout en ayant concerté la forme et la couleur des signaux flottants, a néanmoins jugé qu'il serait nécessaire d'étudier encore la couleur et la caractéristique des feux de ces signaux. Faisant suite au voeu exprimé par la réunion, les experts de la Bulgarie ont déclaré qu'ils étaient prêts à faire cette étude et que les résultats en seraient communiqués à la prochaine session ordinaire de la Commission du Danube.

Les experts de la Yougoslavie ont estimé que les aires de stationnement ne devraient être balisées que par des signaux côtiers. Toutefois, si la majorité des experts trouve nécessaire de prévoir également des signaux flottants, dans ce cas il faudrait installer des signaux conformes aux DFND, à savoir les bouées lumineuses rouges et vertes, placées à la hauteur des signaux côtiers; la caractéristique de leur feu serait: 0,5 + 0,5 = 1 sec, afin que l'on puisse les distinguer nettement des autres feux flottants.

Les experts du Ministère de la RF d'Allemagne ont fait remarquer que la combinaison des couleurs bleu et rouge dans un seul signal était en contradiction avec le système de la Résolution N° 1, et à leur avis, on pourrait renoncer à l'introduction du signal combiné reproduit sur la figure 1 du projet de Recommandations. Pour le balisage des limites des rades des ports, ils ont proposé un signal composé d'un panneau blanc avec une bordure rouge et d'un panneau blanc complémentaire avec la lettre R (Rade), en noir, au centre de ce panneau, ce signal correspondant, selon eux, à la Résolution N° 1. Les signaux reproduits sur les figures 6 à 15 sont, de l'avis des experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne, en contradiction avec la Résolution N° 1, car dans les cas donnés, il s'agit de restrictions et non pas de recommandations. Les panneaux devraient être utilisés sur les tronçons qui sont désignés comme "rade" ou "lieu de stationnement spécial", sans cadre bleu.

A l'issue de la discussion, la réunion n'a pas partagé ces avis, estimant que la signalisation proposée n'est pas en contradiction avec la Résolution N° 1.

Les propositions de signalisation destinées à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions de l'accès des bassins, des voies navigables affluentes et des canaux, préparées par le Secrétariat de la Commission, ont été examinées avec l'Information sur les observations communiquées par les pays danubiens aux-dites Propositions.

Les experts de l'Autriche ont fait remarquer que non seulement la signalisation des régions d'accès dans les bassins, mais aussi le balisage des lieux de stationnement proposés ne devaient pas être prescrits obligatoirement. Comme déjà énoncé dans l'Information de la Commission du Danube, la signalisation des accès dans les bassins est destinée à régler le mouvement des bâtiments dans les régions à trafic intense. En conséquence, la prise de décision quant à la nécessité de mettre en place ladite signalisation doit rester dans la compétence de l'autorité respective de chaque pays.

Les autres experts ont estimé que le sens de cette disposition était exprimé dans le texte du projet des Recommandations.

A l'issue de l'examen des deux Propositions soumises au point a) de l'ordre du jour, la réunion d'experts a préparé un projet de Recommandations portant sur le balisage des lieux de stationnement des bâtiments sur le Danube (Annexe 2*) et un projet de Recommandation s portant sur la signalisation destinée à réglementer le mouvement des bâtiments sur le Danube dans les régions de l'accès des bassins, des voies navigables affluentes et des canaux (Annexe 3 *).

Tenant compte du désir formulé par le Groupe d'experts de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU pour l'unification des règles de route et de signalisation en navigation intérieure (doc. TRANS/SC.3/GE.2/3), la réunion a jugé possible d'envoyer au Secrétariat de la CEE de l'ONU une information sur les résultats des travaux de la réunion, avec les projets de Recommandations, en vue de leur utilisation éventuelle par ce Groupe d'experts. La réunion d'experts a également jugé nécessaire d'examiner encore une fois les projets de Recommandations préparés. Dans ce contexte, elle propose l'inclusion d'un point correspondant au Plan de travail de la Commission du Danube pour 1974/1975 et prie aussi le Secrétariat de la Commission d'introduire dans les textes des projets de Recommandations les amendements de rédaction découlant de ce que les propositions ont été remaniées en recommandations.

Π.

La réunion d'experts a examiné l'<u>Information sur les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés</u> préparée par le Secrétariat de la Commission, et a jugé qu'il serait utile d'élaborer dans le futur des Recommandations portant sur les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés. A cette fin, la réunion d'experts a préparé un projet de Schéma desdites Recommandations (Annexe 4*), qu'elle propose de soumettre à l'examen de la XXXII session de la Commission du Danube.

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

La réunion a estimé qu'il serait utile d'inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1974/1975 le rassemblement des propositions des pays danubiens au sujet des méthodes utilisées pour les essais et mesurages destinés à déterminer les caractéristiques technico-nautiques des convois poussés, énumérées dans le schéma. Sur la base des propositions reçues des pays, le Secrétariat de la Commission pourra préparer une information et la soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation.

III.

Après avoir examiné l'Information sur des questions du poussage préparée par le Secrétariat de la Commission, la réunion d'experts en a pris note, relevant que cette Information qui englobe les réponses au Questionnaire a une grande valeur et pourra être utile lors de l'élaboration, dans le cadre de la Commission du Danube, de Recommandations portant sur les caractéristiques technico - nautiques des convois poussés. Cette information pourra aussi servir aux autorités compétentes des pays danubiens dans leurs travaux sur la poursuite du perfectionnement du poussage sur le Danube.

La réunion d'experts a estimé opportun que l'information en question, à l'exclusion des réponses des pays danubiens, soit annexée au présent Rapport (Annexe 5).

IV.

Après avoir débattu l'Information sur les possibilités de l'unification des systèmes d'alimentation et de transmission d'énergie électrique des convois poussés, la réunion a confirmé la possibilité et l'opportunité d'unifier les installations électriques des convois poussés. Dans la première étape, il serait indiqué de réaliser cette unification seulement pour les nouveaux bateaux à construire.

En conséquence, la réunion propose d'inclure dans le Plan de travail de la Commission du Danube pour la période à venir l'établis-

sement de propositions relatives à l'unification des installations électriques des convois poussés, au moyen d'une synthétisation de la documentation qui se trouve au Secrétariat. Ces propositions devraient être soumises à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de navigation, à tenir avec la participation de spécialistes en matière d'installations électriques.

* *

La réunion d'experts soumet le présent rapport à l'examen de la XXXII esssion de la Commission du Danube.

INFORMATION

sur des questions du poussage

Le point 5 du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1972/1973 chargeait le Secrétariat de poursuivre le recueil des renseignements à fournir selon le Questionnaire pour le rassemblement des données sur le poussage (doc. CD/SES 30/17), de synthétiser les renseignements reçus et de dresser une information à sou mettre à l'examen d'une réunion d'experts.

Le Secrétariat a dressé la présente Information sur la base des réponses reçues au Questionnaire de la part de tous les pays danubiens.

1. Développement de la flotte de poussage sur le Danube

L'amélioration croissante des conditions de la navigation sur le Danube et l'introduction de méthodes modernes de conduite des bâtiments ont contribué dans une large mesure à la mise en pratique du poussage au cours des dernières années. Les avantages de ce dernier par rapport au remorquage s'expriment en un accroissement de la productivité et en la diminution du prix de revient des transports, facteurs qui déterminent les perspectives et le développement ultérieur de cette méthode de conduite des bâtiments.

En général, la flotte danubienne est complétée par des unités de poussage (voir Tableau N° 1) et la part qu'occupent la puissance des pousseurs et la portée en lourd des sections et des barges de poussage augmente constamment (voir Tableau N° 2). A la fin de 1972, la flotte de poussage représentait les 41,3% de la puissance et les 36,5% de la portée en lourd de l'ensemble de la flotte de remorquage et de poussage sur le Danube. Les chiffres absolus indiquent qu'au cours des dernières années (1967-1972), la puissance de la flotte de remorquage a diminué de 10%, et sa portée en lourd de 3%. Par ail-

leurs, la puissance de la flotte de poussage a augmenté de 1,7 fois, et sa portée en lourd de 2,2 fois. Fin 1972, il y avait sur le Danube 119 pousseurs et remorqueurs-pousseurs d'une puissance totale de 190.432 C.V.E. et 791 unités non motorisés de poussage d'une portée en lourd totale de 1,021.902 tonnes (voir Tableau N° 3).

La diversité des gabarits, équipements, installations et gréements des bâtiments poussés sur le Danube cause des difficultés dans la prestation des services et la manipulation de ces bâtiments dans les ports, et crée des obstacles quand il s'agit de prêter assistance en cas d'avarie.

Afin d'accroître la sécurité de la navigation et de créer des conditions plus favorables pour l'exploitation des bâtiments poussés, les autorités compétentes des pays danubiens ont jugé que l'unification des bâtiments de poussage était désirable et nécessaire.

Des propositions d'unification pourraient être élaborées et adoptées sur la base de la documentation des pays danubiens, compte tenu de l'expérience acquise dans l'exploitation de la flotte de poussage et ayant en vue aussi les unités qui seront construites, les types de bâtiments les plus usités, leurs aménagements et équipements, ainsi que les conditions de navigation en perspective sur le Danube et sur les futures liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe.

Une telle unification pourrait être réalisée et mise en pratique selon un plan élaboré et adopté, et en toute probabilité, par étapes. D'abord elle serait appliquée aux bâtiments qui seront construits, et ensuite elle porterait sur le réaménagement des bâtiments de poussage existants, en vue de la standardisation de ces derniers. Dans la période transitoire, avant que soit réalisée une unification totale, les remorqueurs-pousseurs affectés aux travaux dans les ports pourraient - si cela s'avérait nécessaire et si une décision adéquate était adoptée - être dotés des deux sortes d'installations et d'équipements les plus usités afin d'assurer dans les ports toutes les prestations à fournir aux bâtiments de poussage non motorisés.

Les caractéristiques fondamentales des bâtiments de poussage non motorisés exploités sur le Danube sont synthétisées dans le Tableau N^o 4. Selon ce tableau, on peut constater la grande diversité des gabarits et des installations des bâtiments de poussage.

2. Equipement technico-nautique des bâtiments de poussage

Plusieurs pays danubiens ne possèdent pas encore de prescriptions sur l'aménagement obligatoire des pousseurs en équipements technico-nautiques. Néanmoins, la majorité des pousseurs de long cours sont dotés d'appareils radar, de sondeurs acoustiques, de moyens de liaison radiotéléphonique et de dispositifs d'accouplement. Les communications reçues des autorités compétentes des pays danubiens contiennent également des propositions selon lesquelles les pousseurs devraient être pourvus obligatoirement de l'équipement suivant:

- radar
- indicateur de la vitesse de giration
- échosonde
- moyen de liaison radiotéléphonique bâtiment bâtiment et bâtiment - rive
- liaison par interphone entre le conducteur et l'équipage sur l'avant du convoi poussé
- dispositif d'accouplement
- dispositif pour détachement en cas d'avarie.

Les équipements susmentionnés devraient être installés en premier lieu sur les pousseurs de long cours en voie de construction, tandis que les pousseurs travaillant dans les ports et naviguant ainsi dans une région limitée devraient être dotés des équipements requis par leur destination et par les besoins de l'exploitation.

3. Normes technico-nautiques des convois poussés

Une attention particulière est accordée dans les pays danubiens à la sécurité de la navigation par poussage. Sous ce rapport, les armements ont réalisé des essais en grandeur nature pour mesurer les divers éléments technico-nautiques et en établir les normes optima. Ces essais et études sont souvent réalisés en étroite coopération entre les armements et avec le concours des instituts de recherches scientifiques.

Vu qu'à l'heure actuelle les pays danubiens n'ont pas de prescriptions dans ce domaine, les autorités compétentes estiment qu'il serait désirable, et même nécessaire, d'établir pour les convois poussés les normes technico-nautiques pour les éléments suivants:

- a) manoeuvrabilité du convoi poussé (force exercée transversalement sur le gouvernail);
- b) stabilité de route en marche arrière;
- c) distance et temps d'arrêt;
- d) vitesse de giration et rayon de giration stabilisée (durée et espace de giration).

Dans ce contexte:

- a) La manoeuvrabilité d'un convoi poussé est fonction en premier lieu de la qualité de l'appareil à gouverner du pousseur, de sa capacité d'exercer une force transversale plus puissante, de la vitesse à laquelle il peut modifier la position du gouvernail. La valeur de la force transversale minimum pourrait être établie en pourcentage par rapport à la force poussée.
- b) Un convoi poussé faisant marche arrière doit avoir une bonne manoeuvrabilité, faculté qu'il doit pouvoir conserver aussi bien lors des manoeuvres d'arrêt que pendant la marche arrière prolongée nécessitée pour des raisons d'ordre nautique ou par la navigation. La manoeuvrabilité d'un pousseur avec convoi faisant marche arrière pourrait être vérifiée par des essais en grandeur nature.
- c) La distance et le temps d'arrêt dépendent des conditions régnant sur le secteur de fleuve considéré (vitesse du courant, gabarit du chenal), de la direction suivie (avec le courant ou contre le courant), de la puissance du pousseur et des dimensions du convoi poussé (vitesse d'inertie). La détermination des normes de distance maximum et du temps d'arrêt d'un convoi poussé est surtout nécessaire pour les convois avalant avec un grand chargement afin de leur permettre d'exécuter en temps utile les manoeuvres nécessaires. Les autorités compétentes hongroises proposent de déterminer la distance d'arrêt par un multiple de la longueur du convoi poussé qui ne devrait pas dépasser la valeur de 2,5 L (L= longueur du convoi).
- d) La capacité de giration d'un pousseur (c'est-à-dire sa capacité de virer rapidement et sur une petite surface) pourrait être déterminée par des mesures de la vitesse et du diamètre de giration stabilisée au centre de gravité du convoi poussé. Toutefois, dans les conditions de la navigation fluviale, la détermination de cette valeur est pratiquement impossible par suite de la faible largeur du chenal.

Pour cette raison, la manoeuvrabilité d'un pousseur lors du virage pourrait être déterminée par les facteurs temps et espace nécessaires (en largeur et en longueur). Les autorités compétentes de la Hongrie proposent que l'espace minimum exigé transversalement par un convoi poussé ne soit pas inférieur à 1,2 - 1,5 L (L = longueur du convoi) et pour la dérive dans le sens du courant, à 2 - 2,5 L.

Les autorités compétentes estiment qu'il faudrait élaborer et adopter pour les questions susmentionnées des prescriptions ou des recommandations qui détermineraient les qualités de manoeuvre fondamentales d'un pousseur et la manoeuvrabilité des convois poussés.

Les autorités compétentes de l'Union Soviétique trouvent qu'il serait indiqué que des instituts de recherches scientifiques étudient tous les aspects de ce problème et élaborent des propositions pour l'établissement de normes de construction des gouvernails de pousseur.

4. Aménagements et gréements des bâtiments de poussage, dimensions des raccords de canalisation d'eau potable

Les bâtiments de poussage sur le Danube sont dotés des gréements et équipements énumérés dans l'Annexe l à la présente Information.

La pratique a montré que les bâtiments de poussage non motorisés, sans équipage, ne devraient être dotés que du gréement strictement nécessaire afin d'éviter la perte de ces objets et pour accélérer la prise en charge et la remise de ces bâtiments.

Il paraît utile de doter les bâtiments de poussage non motorisés des installations et gréements unifiés suivants:

- l treuil d'ancre, avec commande par courroie à partir du moteur et commande manuelle de réserve, installé à la proue du bâtiment:
 - 1 ancre et 1 chaîne d'ancre;
- 4 treuils d'accouplement actionnés à la main (2 à la proue et 2 à la poupe) pour un effort de service de 40 t, munis d'un câble d'une longueur d'au moins 35 m, diamètre 20-24 mm;
- bittes (leurs nombre, disposition et dimensions seraient à établir);

- 1 support pour mât amovible, à la proue du bâtiment;
- 4 supports pour les feux de côté transportables (à l'avant et à l'arrière du bâtiment, sur les bords droit et gauche);
- conduit de courant électrique fixe, et si ceci était accepté, un tableau de distribution unifié;
- écoutille et trou à main de dimensions unifiées, dotés de mécanisme pour leur fermeture.

En dehors de l'équipement énuméré ci-haut, le pousseur devrait être doté de l'équipement unifié suivant:

- 2 à 4 treuils d'accouplement munis de câbles;
- 1 mât amovible avec lanternes et câbles;
- l jeu de feux de côté transportables;
- câbles pour le système de conduite de courant électrique transmis du pousseur aux unités de poussage;
- moyens de sauvetage, de lutte contre l'incendie, d'assèchement et de signalisation, pour assurer l'exploitation du convoi poussé.

Après la solution des questions de l'unification de l'équipement et du gréement des bateaux de poussage affectés à la navigation internationale, il serait nécessaire de définir les équipements, gréements et inventaires minima et leur répartition entre le pousseur et les bâtiments faisant partie du convoi poussé.

Les raccords de canalisation d'eau potable des bâtiments de poussage ont les dimensions suivantes: diamètre - 50 mm, 51 mm, 52 mm, 62 mm, 0,5", 2".

Quelques pays n'estiment pas nécessaire d'adopter des normes uniformes pour les raccords de canalisation. D'autres, par contre, proposent d'adopter des dimensions uniformes, afin que le pousseur puisse s'approvisionner en eau potable dans chaque port ou chez un autre pousseur. Il va de soi que l'adoption de normes uniformes pour les pousseurs n'aurait d'efficacité que si elles étaient appliquées également à tous les bâtiments et à toutes les sources côtières d'approvisionnement en eau potable.

5. Dispositifs d'accouplement, bittes

Pour l'accouplement des bâtiments d'un convoi poussé, on utilise en général des treuils actionnés à la main. Les autorités compétentes de la majorité des pays danubiens proposent d'adopter des normes techniques uniformes pour les dispositifs d'accouplement.

Il serait désirable que chaque bâtiment de poussage non motorisé soit doté de 4 treuils d'accouplement actionnés à la main (2 à la proue et 2 à la poupe). Les pousseurs devraient avoir, en fonction de leur destination, 2-4 treuils d'accouplement placés à la proue. En outre, ils pourraient être dotés de treuils d'accouplement auxiliaires installés à la poupe.

Pour déterminer les paramètres techniques des treuils d'accouplement, il convient d'établir l'effort de service, la longueur et le diamètre minimum des câbles en fonction de la catégorie, de la puissance ou de la portée en lourd des bâtiments.

Le diamètre des bittes est fixé en général en fonction du diamètre du câble. La pratique a montré que les bittes des bâtiments de poussage existants sont suffisamment solides et satisfont aux conditions de l'exploitation.

Dans le cadre de la détermination de la solidité des dispositifs d'amarrage, il serait indiqué de fixer l'effort de service que peuvent supporter les bittes, les treuils de fixation des câbles, de manière telle que la solidité des bittes et des treuils soit supérieure à la contrainte de rupture des câbles et qu'en cas d'avarie, lorsque la charge est supérieure à la norme admise pour les dispositifs d'amarrage, il y ait rupture de câble et non endommagement des bittes et des treuils.

Les dites questions sont également traitées dans le cadre de la coopération entre les entreprises de navigation danubienne qui élaborent un projet de type de barge de poussage dotée d'un dispositif d'accouplement unifié, projet qui tient compte des conditions d'exploitation, après la liaison avec le bassin rhénan par la voie du canal Rhin-Main-Danube.

6. Tensions de l'énergie électrique (sources et utilisateurs du convoi poussé), système de conduite de courant électrique

Pour l'alimentation en énergie électrique des unités du convoi poussé, les pousseurs disposent de courant électrique aux tensions suivantes:

- courant alternatif: 380 V, 220 V, 127 V, 24 V;
- courant continu: 220 V, 110 V, 24 V.

Le courant électrique est transmis aux unités du convoi poussé à partir du réseau du pousseur au moyen:

- de câbles à fils multiples transportables, branchés sur le tableau de distribution du pousseur et fournissant le courant aux utilisateurs du convoi poussé;
- de systèmes de câbles fixes montés dans les barges de poussage et de courts câbles qui servent à raccorder les conduits de courant électrique des barges et du pousseur.

Cette grande diversité de tensions et de systèmes de transmission de courant électrique est la cause des inconvénients qui surgissent dans l'exploitation et le remorquage mutuel des bâtiments; elle a des effets nuisibles sur la prestation des services aux bâtiments de poussage dans les ports et provoque des difficultés quand il s'agit de prêter assistance en cas d'avarie. En rapport avec ceci, les autorités compétentes estiment que l'unification des installations électriques des bâtiments poussés est nécessaire.

Lors de l'élaboration des propositions d'unification, il convient de tenir compte des règlements nationaux, des prescriptions des bureaux de registres (par exemple tension maximum admise, possibilité de poser des câbles transportables sur le pont des bâtiments-citernes) et également du perfectionnement des installations électriques.

Il a été proposé qu'au cours de la période transitoire, avant la réalisation d'une unification totale, certains pousseurs affectés aux travaux dans les ports soient dotés de 2 types d'installation électrique qui correspondraient à ceux des bâtiments poussés qui fréquentent le port donné.

7. Embrayage des installations d'ancrage des bâtiments poussés

Les bâtiments de poussage existants sont dotés de dispositifs d'ancrage actionnés:

- par moteur Diesel;
- par moteur électrique:
 - a) à courant alternatif de 380 V et 220 V,
 - b) à courant continu de llo V.

Pour la transmission du courant électrique aux dispositifs d'ancrage des barges de poussage, on utilise en général des câbles fixes placés dans la barge et de courts câbles de raccordement.

Dans leur communication, les autorités compétentes des pays danublens proposent d'adopter un moteur électrique à courant alternatif de 220 V et 380 V, ainsi qu'un moteur Diesel pour actionner les dispositifs d'ancrage des barges de poussage.

8. Feux de signalisation des convois poussés

Pour l'installation des feux de signalisation sur les convois poussés, on utilise en général un mât amovible avec des fanaux, ainsi que des lampes pour les feux de côté qui appartiennent au pousseur et sont mis en place selon les besoins et conformément aux prescriptions des DFND.

Ces feux sont fixés sur les barges de poussage au moyen de supports qui devraient être unifiés. Quand une barge de poussage est pourvue d'un mât fixe avec des fanaux et des feux de côté fixes, l'utilisation de la signalisation consiste simplement à brancher ces feux selon les besoins.

Pour l'alimentation des feux de signalisation d'un convoi poussé à partir du pousseur, on utilise une conduite de courant fixe, de même que des câbles transportables; le courant fourni a les caractéristiques suivantes:

- courant alternatif de 22o V, 127 V et 24 V;
- courant continu de llo V et de $24\ V$.

9. Prises de courant

Les prises de courant font partie intégrante de l'installation électrique. Leur utilisation dépend des caractéristiques du courant, du nombre et de l'emplacement des câbles électriques multifils.

On utilise souvent sur les bâtiments de poussage des prises de courant étanches, et sur les bateaux-citernes des prises de courant anti-déflagrantes. A l'heure actuelle, les bâtiments de poussage de sarmements danubiens ont des conduits et des prises de courant très variés.

Les autorités compétentes des pays danubiens estiment que l'uni-

fication des prises de courant et des fiches de raccordement du réseau des feux de signalisation et du réseau des moteurs électriques est inévitable et nécessaire. A cet effet, les autorités compétentes de l'Autriche proposent d'adopter les fiches de contacts qui répondent aux dispositions des "HNA-Vorschriften für Europa Leichter".

Les autorités compétentes yougoslaves proposent d'étudier cette question dans le cadre d'un groupe d'experts qui soumettrait des propositions concernant les dimensions et tous les autres détails y afférents.

lo. Eclairage et feux de stationnement des barges de poussage

On utilise pour l'éclairage et pour les feux de stationnement des barges de poussage détachées du pousseur et ne faisant pas partie du convoi, des lampes à pétrole ou des lampes alimentées par des batteries d'accumulateurs installées sur les barges.

Dans certains cas, quand il y a une aire de stationnement spéciale près de la rive, les barges de poussage peuvent être branchées sur le réseau électrique côtier pour l'alimentation des feux de stationnement et pour l'éclairage.

11. Exploitation et prestation de services aux bâtiments de poussage

La majorité des pays danubiens n'ont pas de recommandations ou de prescriptions portant sur l'exploitation des bâtiments sans équipage.

Les organisations intéressées concluent, selon les besoins, des contrats bilatéraux sur les prestations à fournir aux bâtiments sans équipage dans les ports desservis par des équipes portuaires. Ces équipes assument l'entière responsabilité pour l'intégrité des barges et de leur chargement, et exécutent tous les travaux en rapport avec la prestation de services aux barges dans le port.

Cette prestation de services a été organisée dans plusieurs ports danubiens. Les conditions et les services à fournir sont fixés par des contrats. Un acte est dressé au sujet de la prise en charge et de la remise des bâtiments sans équipage.

12. <u>Propositions de modifications des DFND en connexion avec la mise</u> en application du poussage

Les observations que les autorités compétentes des pays danu-

biens ont formulées au sujet des DFND en connexion avec l'introduction du poussage se résument en ce qui suit:

- 1. Les feux de poupe ordinaires blancs qui, conformément à l'art. 3.10, point 1/c-ii, sont à placer sur les barges d'un convoi poussé faisant route quand l'entière largeur des barges est visible de l'arrière, éblouissent les conducteurs. En connexion avec ceci, il est proposé, soit de supprimer ces feux, soit d'en modifier 1a direction d'éclairage.
- 2. Quand la première rangée d'un convoi poussé faisant route de nuit est composée d'un nombre paire de barges, les feux de mât peuvent être placés au-delà de l'axe longitudinal du convoi, vers le milieu de la largeur de la barge. Or, ceci peut donner au conducteur du bâtiment venant à la rencontre une image erronée du cours suivi par le convoi. Il est proposé que les feux de mât soient placés à une distance de 2 m au maximum de l'axe longitudinal du convoi poussé.
- 3. Sur la majorité des bâtiments naviguant sur le Danube, la visibilité du pavillon balancé automatiquement n'est pas satisfaisante par suite des imperfections de sa confection (mauvaise visibilité du pavillon sur le fond bleu du ciel).
- 4. L'audibilité des signaux sonores émis par quelques pousseurs est insuffisante par suite de l'intensité du bruit.
- 5. Il y a des cas où lors du croisement par tribord, c'est à bord du pousseur qu'est donné le signal (de jour, balancement de pavillon, et de nuit, feu blanc scintillant), alors qu'il devrait être émis du lieu où se trouve le feu de côté vert du convoi poussé, c'est-àdire dans la partie la plus large du convoi et aussi près que possible du pousseur.

* *

La présente Information sera soumise à l'examen de la réunion d'experts pour les questions nautiques de novembre 1973, conformément au point 7 du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1973/1974.

Accroissement du parc des pousseurs et des bâtiments de poussage danubiens par rapport à l'accroissement général de la flotte de poussage et de remorquage

	1968	1969	197o	1971	1972
Puissance des bâtiments de poussage motorisés, en %	64,1	64,6	91, o	82,5	74,2
Portée en lourd des bâtiments de poussage non motorisés, en %	78,7	69, 2	80,0	88,7	89, 2

Tableau N^o 2*

Part de la flotte de poussage danubienne par rapport au total de la flotte de poussage et de remorquage

			1967	1968	1969	197o	1971	1972
nts de	poussage motorisés	nombre, en %	8, 4	11, 5	12,6	12, 2	13, 7	16, 6
Bâtiments	pous	puissance, en %	27,1	33, 7	35,5	36, o	39, 3	41, 3
	ge non isés	nombre, en %	12,1	15, 8	18, 4	20, 2	22, 3	24, 2
Bâtiments	poussage no motorisés	portée en lourd, en %	19, 4	24,8	29, 5	32, o	35, 3	36,5

^{*} Les Tableaux N^{os} 1 et 2 ont été dressés d'après les données des Annuaires statistiques de la Commission du Danube.

Données sur la flotte de poussage sur le Danube d'après la situation fin 1972

	, 1	Bâtiments de poussage motorisés	de por	issage mot	torisé	ß	Bâtin	Râtiments de poussage non motorisés	poussa	ıge non m	otoris	iés
Pays	Remo	Remorqueurs- pousseurs	Pousseurs	eurs	Total	147	Bâtime type c	Bâtiments de type combiné	Bati	Bâtiments poussés	T	Total
	Nom- bre	Nom-Puissance Nom-Puissance Nom-Puissance Nom-Portée en Nom-Portée en Nom-Portée en bre en c.v.e. bre lourd, ent. bre lourd, ent. bre lourd, ent.	Nom- bre	Puissance Nomen c.v.e. bre	Nom- bre	Puissance Nom-Portée en Nom-Portée en Nom-Portée en en c.v.e. bre lourd, en t. bre lourd, en t.	Nom- bre	Portée en lourd, en t.	Nom- bre	Portée en lourd, en t.	Nom- bre	Portée en lourd,en t.
RA	11 91 11 11 11	RA		1 2.200 1 2.200 - 11 12.849 11 12.849	Н	2.200			11	12.849		12.849
RPB	4	2.400	7	lo.588		12.988	i	1	117	162.606	1117	162.606
RPH	7	9.800	1	1	7	9.800	15	24.148	7	11 ,355	22	35,503
RSR	1	•	9	9.840	9	9.840	44	48.906	53	82,000	62	130.906
URSS	52	104.520	I.	ı	52	104.520	237	268.468	48	100.600	285	369.068
RSTch 6	9	10.200	ι	ı	9	10.200	1	ı	17	25.602	17	25.602
RSFY	9	6.160	30	34.724	36	40.884	24	19.202	214	262.803 238	238	282.005
RFA**	ı	1	t	1	1	ı	ı	1	4	- 4 3,363 4 3,363	4	3,363
Total: 75	75	Total: 75 133.080 44 57.352 119 190.432 320	44	57.352	119	190.432	320	360.724	471	661 .178	791	661 .178 791 1, 021 .902

Le Tableau Nº 3 a été dressé selon les données au 31 décembre 1972 disponibles au Secrétariat de la Commission du Danube.

** Données d'après la situation au 31 décembre 1971.

Principaux types de bâtiments de poussage non motorisés

et leurs caractéristiques

				7		222 622			
<u> </u>				Portée	Di	Dimensions	s principales	es	F
Pays	Types de bâtiment	Nombre	Types de bâtiment	en lourd (Q)	Longueur Largeur (L) (B)	Largeur (B)	Tirant 1'eau (T)	Hauteur du bord (H)	
				en t.	en m	en m	en m	en m	a ancre
				1000	27.50-	0 0		7 50-	
RA		=	sections	1340	74, 50	10,65		2,81	a moteur Diesel
		36	sections,						a moteur Diesel
RPB		77	barges de ty-	1582	68, 71	12,50	2,30	2,90	à moteur électri-
			pe combiné						que, tension 380 V
R PH		7.2	=======================================	1600	80,4	10,0	2,50	2,90	1000; C 21000
11741		7 #	1.	1500	80,4	10,0	2,50	2, 90	מ וווסובחד הזבצבו
BCB		20		1500	70,28	11,0	2,50	3, ol	à moteur électri-
VICVI		000		2000	76,18	11,0	3,00	3, 60	que, tension 380 V
	SDP-C-1	43	sections	2300	76,5	15,0	2,50	3, 10	a moteur Diesel
	SDP-C-1501		1	1590	76,5	11,0	2,50	2, 90	à moteur électri-
URSS	JRSS SDP-1101, 1247	7, 92	barges de ty	- 1140	77,0	10,0	2,30	2,70	que, tension 220 Va
	14o1		pe combiné	1000	77,0	10,0	2,10	2,70	
	SDP-301			7					
RSTch	RSTch CSPD TC-	17	sections	1500	71,52	11,0	2,40	3,00	à moteur électri-
	15000				112				que, tension 22o V
R CH7		140		470-	-09	7,6-	2,2-		à moteur électri-
		7.2.7		1650	77	12	2,5		que, tension llo V≤
	Europa I		sections	1700	70,00	9, 50	3, 20	3, 50	
	Europa II		= 1	2200	76,50	11,40	3,20	3, 50	
RFA	Europa II-a		= 1	2550	76, 50	11,40	3,70	4,00	à moteur Diesel
	Barges pour mar-	mar-		773,6		9,04	2,00	2,46	
2	chandises sèches	ches							
29	Barges-citernes	nes	= 1	772, 6	74,43	9,04	2,00	2,52	
							,		

Tensions du courant électrique des convois poussés (source et utilisateurs)

	Tension du courant	Tensions et systèmes de conduites du courant aux utilisateurs du convoi poussé	es de conduites d	u courant aux util	isateurs du convoi
Pays	e du ur	Moteur électrique du treuil d'ancre	Feux de mât	Feux de côté	Eclairage et feux de stationnement
RA	380/220 V 24 V	1	24 V fixe	24 V mobile	lampe à pétrole
RPB	3 x 38o V 127 V	380 V fixe	127 V ~ fixe mobile	127 V fixe mobile	lampe à pétrole
RPH	220 V 24 V	1	24 V fixe	24 V fixe	lampe à pétrole, ou batteries d'accumulateurs
RSR	22o V	380 V fixe	22o V fixe	22o V fixe	lampe à pétrole, ou à partir de la berge, tension 220 V
URSS	3 x 22o V	22o V	22o V mobile	22o V mobile	lampe à pétrole
RSTch	h 3 x 22o V	22o V fixe	22o V fixe	220 V fix e	lampe à pétrole, ou à partir de la berge, tension
RSFY	38o/22o V 11o V	110 V	llo V mobile	llo V mobile	lampe à pétrole, ou batteries
RFA	380/22o V 24 V		24 V fixe	24 V fixe	lampe à pétrole, ou batteries d'accumulateurs

RAPPORT

de la réunion d'experts pour les questions hydrotechniques (16-18 octobre 1973)

La réunion d'experts pour les questions hydrotechniques, convoquée en vertu du point 19 du Plan de travail de la Commission du Danube pour l'examen des propositions de modification des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, s'est déroulée du 16 au 18 octobre 1973.

Aux travaux de la réunion ont participé des experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste de Roumanie, de la République Socialiste Tchécoslovaque, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, des représentants de l'Administration fluviale du secteur du Danube Rajka - Gönyü et un expert du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne. (Voir Annexe 1*)

De la part du Secrétariat de la Commission du Danube, aux travaux de la réunion ont pris part: MM. Fekete, Novaković, Secarin, Vincent, Kelle, Afanassiev, Hristanov, Karabatakov, Makeev et Bålan.

La réunion a été ouverte par le Vice-président de la Commission du Danube, M. S. Stanoev qui, relevant l'importance que l'établissement des gabarits du chenal présente pour l'amélioration de s conditions de la navigation sur le Danube, a exprimé sa certitude que les experts mèneront à bonne fin les tâches qui leur ont été confiées et présenteront à l'approbation de la XXXII session de la Commission du Danube des propositions appropriées.

^{*} Se trouve dans les archives de la Commission.

Sur la proposition de M. I. Milovanovic (Yougoslavie) soutenue par M. E. Niesner (Autriche) et M. C. Patrichi (Roumanie), M. L. Kincel (Tchécoslovaquie) a été élu président de la réunion d'experts.

L'ordre du jour suivant a été adopté:

"Examen de l'Information sur les propositions de modification des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube et préparation d'un projet de modifications à apporter auxdites Recommandations."

La réunion a écouté l'exposé du conseiller du Secrétariat de la Commission, M. J. Vincent, sur la préparation de la documentation qui est soumise à son examen et qui comprend l'Information susmentionnée et un document de travail s'y rapportant.

Conformément à l'ordre du jour, a été examinée l'Information sur les propositions des pays danubiens concernant la modification des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, et en outre, a été traité le document de travail.

La réunion a concerté le projet de modification des Recommandations (Annexe 2)*.

Les experts ont fait remarquer que les travaux prévus au Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube ont été achevés, mais, toutefois, les gabarits prévus par ce plan n'ont pas été atteints sur quelques secteurs du fleuve. Sous ce rapport, la réunion a émis l'avis qu'il serait indiqué d'élaborer un nouveau plan des grands travaux sur le Danube.

Lors de l'examen des propositions des autorités compétentes de l'Union Soviétique, notamment la proposition suggérant que la deuxième étape des grands travaux soit répartie en périodes, les experts soviétiques ont été d'accord que cette répartition, avec indication de la durée des périodes et des gabarits à obtenir, soit faite lors de l'établissement du Plan des grands travaux sur le Danube.

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

Les experts de la Hongrie ont proposé d'inclure dans les Recommandations le texte suivant:

"Il est recommandé de régler le régime des usines hydro-électriques sur le Danube de manière à garantir les gabarits de chenal adoptés et à assurer la sécurité de la navigation tant en aval qu'en amont de ces usines.

Les conducteurs des bâtiments naviguant sur les secteurs en amont et en aval des usines hydro-électriques doivent être avisés en temps utile des changements de niveau prévus par suite du réglage des débits par les usines.

Sans avoir averti au préalable les bateliers, il est interdit de provoquer des oscillations de niveau qui dépassent les variations naturelles du niveau en périodes de crues et de basses eaux sur le fleuve."

Les experts de la Bulgarie, de l'Union Soviétique et de la Tchécoslovaquie ont proposé d'inclure dans les Recommandations un point libellé comme suit:

"Il est recommandé de régler le régime des usines hydro-électriques sur le Danube de manière à garantir les gabarits de chenal adoptés et à assurer la sécurité de la navigation tant en aval qu'en amont de ces usines."

Les experts de l'Autriche, de la Roumanie et de la Yougoslavie n'ont pas été d'accord avec l'inclusion d'un tel point dans les Recommandations. Les experts de l'Autriche et de la Yougoslavie ont exprimé l'avis que cette question était d'une grande importance pour la navigation et qu'elle devrait encore être étudiée et discutée à la prochaine session.

En ce qui concerne la proposition d'augmenter à 13,5 m la hauteur libre des ponts de service sur l'un des sas de l'écluse, les experts de la Bulgarie, de la Hongrie, de l'Union Soviétique et de la Tchécoslovaquie ont été de l'avis que cette augmentation devrait être prévue pour le secteur Vienne - Braila. Les experts de la Yougoslavie ont consenti à cette augmentation seulement pour le secteur en aval des Portes de Fer. Les experts de l'Autriche et de la Roumanie ont déclaré qu'ils estimaient suffisante la hauteur d'au moins 10 m recommandée pour les passes navigables des ponts sur les sections éclusées du fleuve. L'augmentation de cette hauteur à 13,5 m est une question qui relève des affaires internes de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Yougoslavie.

Lors de l'examen des propositions des autorités compétentes bulgares au sujet de l'augmentation de la profondeur minima aux seuils des écluses de 4,5 m à 5 m sur le secteur Budapest - Brăila, où l'on envisage d'augmenter la hauteur libre des ponts de service à 13,5 m, les experts de la Hongrie ont communiqué qu'ils étaient en principe d'accord, mais étant donné que la question n'était pas encore d'actualité pour leur secteur, ils se réservaient le droit d'y revenir au moment approprié. Les experts de la Yougoslavie ont communiqué qu'ils étaient d'accord que cette profondeur soit augmentée seulement s'il s'agit du secteur en aval des Portes de Fer, Les experts de la Roumanie ont déclaré qu'une profondeur au seuil d'au moins 4,5 m suffisait aussi sur le secteur de Budapest à Brăila.

L'expert du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne a informé la réunion de ce qu'après l'éclusage du secteur allemand du fleuve, la profondeur minimum du chenal atteindra, selon toute probabilité, 30 dm. En outre, la réunion a écouté l'information détaillée donnée par l'expert au sujet de la construction, en deux étapes des écluses sur le secteur du Danube entre Regensburg et Vilshofen (Annexe 3*).

Les experts de l'Autriche ont informé la réunion que del'avis des autorités compétentes autrichiennes, il serait important d'élaborer des recommandations concernant l'installation de quais et de ports appropriés pour les bâtiments poussés, qui porteraient notamment sur la disposition des murs de quai et des murs de palplanches et leur équipement. Vu ceci, les autorités autrichiennes proposeront à la XXXII session de la Commission du Danube l'insertion d'un tel point à l'ordre du jour.

Les experts de l'Union Soviétique ont soutenu l'avis des experts de l'Autriche.

Les experts de la Roumanie ont fait remarquer que par le plan de travail de la Commission du Danube, adopté par la XXXI session (point 18), le Secrétariat a été chargé de rassembler les propositions des pays danubiens concernant la modification des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, et de dresser une information à ce sujet, information qui a été soumise à l'examen de la réunion d'experts sur les questions hydrotechniques. Vu ce qui précède * Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

et la discussion qui a eu lieu au sein de la réunion d'experts, les experts roumains réservent le droit des organes compétents roumains à se prononcer sur les suggestions faites par le Secrétariat dans le document de travail.

En conclusion, la réunion a estimé qu'il serait utile que le Secrétariat:

- a) précise la signification des termes "niveau de retenue minimum" et "niveau de retenue maximum", ainsi que les points correspondants des Recommandations où figurent ces termes;
- b) prépare les nouveaux graphiques des Annexes aux Recommandations, en conformité avec les modifications qui ont été concertées.

* *

Tenant compte du grand nombre de modifications, la réunion a jugé qu'il serait également indiqué que le Secrétariat prépare un texte corrigé des Recommandations et le soumette avec le présent Rapport à l'examen de la XXXII session de la Commission du Danube.

RAPPORT

de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation

(14-19 janvier 1974)

La réunion d'experts pour les questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation, convoquée en vertu du point 12 du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1973/1974, s'est déroulée du 14 au 19 janvier 1974.

Aux travaux de la réunion ont participé des experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste de Roumanie, de la République Socialiste Tchécoslovaque, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie ainsi que des experts du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne et un représentant de l'Union Internationale des Télécommunications (voir Annexe 1 *).

De la part du Secrétariat de la Commission du Danube, aux travaux de la réunion ont pris part: MM. Fekete, Novaković, Secarin, Kelle, Hristanov, Makeev, Karabatakov, Wolfzettel et Balan.

La réunion a été ouverte par le Vice-président de la Commission du Danube, M. S. Stanoev. Dans son allocution, M. Stanoev a souligné l'importance que présentent les radiocommunications du point de vue de l'accroissement de la sécurité de la navigation sur le Danube, et a relevé que l'utilisation de ces radiocommunications permet de transmettre en temps utile des renseignements importants et de prêter rapidement secours aux bâtiments en cas d'accident ou d'avarie. Il a exprimé sa certitude que les experts participant à la réu-

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

union mèneront à bonne fin les tâches qui leur ont été confiées et qu'ils soumettront à l'examen de la XXXII e session des propositions adéquates.

Sur la proposition de M. Termačič (Yougoslavie), soutenue par M. Marinov (Bulgarie) et M. Bantzgaf (Roumanie), M. Zahradniček (Tchécoslovaquie) a été élu président, et sur la proposition de M. Bantzgaf (Roumanie), M. Chtchepotine (Union Soviétique) a été élu vice-président de la réunion

La réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

- a) Examen de l'Information concernant les avis sur la question des fréquences communes assignées pour l'appel et la sécurité dans la bande des ondes décamétriques et les propositions concernant les modifications et les compléments à apporter aux Recommandations relatives au service de radiocommunications dans la navigation sur le Danube.
- b) Examen de l'Information sur les possibilités d'utilisation dans la gamme des ondes métriques des voies 15 et 17 pour les communications radiotéléphoniques à l'intérieur d'un convoi poussé ou remorqué.
- c) Examen de l'Information sur les principes techniques qui peuvent servir de base pour l'élaboration d'un plan d'assignation des fréquences aux stations côtières sur le Danube participant au service international de radiocommunications sur ondes métriques, échange de vues sur cette question et préparation de propositions correspondantes.
- d) Examen du projet de Recommandations relatives à l'utilisation des ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube avec l'Information sur les observations communiquées par les pays danubiens à ce projet.

La réunion a écouté l'information du conseiller pour les questions nautiques, M. Kelle, sur la préparation de la documentation soumise à l'examen de la réunion. La réunion d'experts a débattu l'<u>Information résumant les avis sur la question des fréquences communes assignées pour l'appel et la sécurité dans la bande des ondes décamétriques et les propositions concernant les modifications et les compléments à apporter aux Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube, préparée par le Secrétariat de la Commission. A l'issue de l'échange de vues qui a eu lieu sur cette information, la réunion a relevé ce qui suit:</u>

- la fréquence commune 4474 kHz désignée pour l'appel et la sécurité n'a pas trouvé une large application dans les radiocommunications sur le Danube;
- vu que la fréquence commune 4474 kHz n'est pas suffisamment utilisée, il ne paraît pas nécessaire de désigner des fréquences communes supplémentaires dans la gamme des ondes décamétriques;
- la fréquence commune 4474 kHz peut être utilisée dans la période de l'introduction de la technique des communications radio-téléphoniques à bande latérale unique dans les émissions des classes A3H, A3A et A3J;
- les Recommandations en vigueur relativement au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 24/18) ne nécessitent pas de modifications ou de compléments en matière d'utilisation de la gamme des ondes décamétriques.

La réunion d'experts est également arrivée à la conclusion que l'efficacité de l'utilisation de la fréquence 4474 kHz peut être accrue par l'organisation de l'émission régulière, sur cette fréquence, d'informations hydrométéorologiques et de tout autre renseignement d'ordre nautique revêtant de l'intérêt pour la navigation sur le Danube.

Afin de pouvoir déterminer les possibilités de l'élaboration de règles unifiées portant sur l'utilisation de cette fréquence à l'avenir, la réunion d'experts a formulé le voeu que le Secrétariat de la Commission du Danube prévoie dans le projet de Plan de travail pour 1974/1975 le rassemblement des données des autorités compétentes des pays danubiens sur les questions suivantes:

a) Quelles stations côtières pourraient être désignées pour la

transmission des renseignements d'ordre hydrométéorologique et nautique sur la fréquence 4474 kHz?

- b) Quel serait l'horaire de service de ces stations (il serait utile de donner plusieurs variantes d'horaire de service)?
- c) Quel type d'émission serait utilisé pour la transmission des renseignements par télégraphie ou téléphonie?
- d) Quelle serait la nature des informations transmises par les stations sur cette fréquence?
- e) Quel code, ou quelle langue, serait utilisé pour les transmissions?
- f) Quelle région de service fixera l'administration pour chaque station?
- g) Quand commencera à fonctionner la station pour assurer le service indiqué sous a), si ce service n'existe pas actuellement mais est envisagé pour un proche avenir?
- h) Les renseignements nautiques sont-ils transmis sur d'autres fréquences également? Dans l'affirmative, indiquer les caractéristiques du fonctionnement des stations de radio visées ci-dessus sous points a), b), c), d), e), f) et g).

Sur la base des réponses reçues des pays danubiens, il faudrait dresser une information, et il serait indiqué d'examiner cette information à la prochaine réunion d'experts pour les questions de radiocommunications.

II.

La réunion d'experts a examiné l'<u>Information sur les possibilités de l'utilisation, dans la gamme des ondes métriques des voies 15 et 17 pour les communications radiotéléphoniques à l'intérieur d'un convoi poussé ou remorqué, préparée par le Secrétariat de la Commission, et, à titre préliminaire, a été d'accord que l'utilisation des voies 15 et 17 pour les buts mentionnés serait en principe possible sur tout le parcours navigable du Danube.</u>

La puissance des stations utilisées pour les communications sur

lesdites voies ne doit pas dépasser O,1 W, et l'excursion de fréquence + 5 kHz.

La décision définitive sur cette question doit être prise en tenant compte des résultats des travaux de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications maritimes (Genève, 1974).

III.

A l'issue des débats sur l'Information concernant les principes techniques pouvant servir de base pour l'élaboration du plan d'assignation des fréquences aux stations côtières sur le Danube participant au service international de radiocommunications sur ondes métriques, la réunion est arrivée aux conclusions suivantes:

- 1. Lors de la création du service international de radiocommunications pour la navigation sur le Danube, il est indiqué d'observer les caractéristiques techniques des réseaux de radiocommunication dans la gamme des ondes métriques qui figurent dans l'Annexe 2 et qui ont été préliminairement concertées.
- 2. La puissance des stations de bord utilisées pour les liaisons entre les bâtiments et avec les stations côtières pour les besoins des opérations portuaires demande encore une étude et une concertation complémentaires.
- 3. Sur la base des communications reçues et des renseignements complémentaires donnés au cours de la réunion, ont été établies les listes préliminaires des stations côtières prévues pour les besoins de la navigation, des opérations portuaires et pour la correspondance publique, énumérées dans les tableaux 2, 3 et 4 annexés au projet de Recommandations relatives à l'utilisation des ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube (Annexe 3*).
- 4. La réunion a examiné, à titre préliminaire, les principes techniques de la planification du service radiotéléphonique dans la gamme des ondes métriques sur le Danube et a décidé de poursuivre l'étude de cette question.

La réunion a exprimé le voeu que le Plan de travail de la Commission du Danube pour 1974/1975 charge le Secrétariat de recueillir auprès des autorités compétentes des pays danubiens les avis sur les * Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

principes techniques de la planification des fréquences et sur les caractéristiques techniques du réseau des radiocommunications (Annexe 2*), les propositions pour la détermination de la valeur de la puissance des stations de bord utilisées dans les radiocommunications entre les bâtiments ainsi qu'entre les bâtiments et les stations côtières pour les besoins des opérations portuaires, et de rassembler les propositions dans le but de préciser les listes préliminaires des stations côtières visées sous point 3 de la présente partie. Se fondant sur les renseignements reçus, le Secrétariat dressera une information qui devra être soumise à l'examen de la réunion d'experts. Les principes techniques qui seront concertés par cette prochaine réunion d'experts devront servir de base pour l'élaboration du plan de la répartition des fréquences entre les stations côtières.

La réunion a estimé qu'il était indiqué de convoquer séparément une réunion d'experts pour les questions de la répartition des fréquences entre les stations côtières, à laquelle participeraient également des spécialistes en questions de navigation, pour:

- concerter les principes techniques;
- préciser les tableaux préliminaires des stations côtières;
- dresser le plan préliminaire de la répartition des fréquences entre les stations côtières;
- définir le nombre minimum des fréquences nécessaires pour chaque mode de radiocommunications;
- examiner la possibilité de concerter des voies supplémentaires.

IV.

La réunion d'experts a examiné le projet de Recommandations relatives à l'utilisation des ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube (Annexe 3*), avec l'Information sur les propositions et les observations des pays danubiens au sujet de l'établissement dudit projet de Recommandations, préparé par le Secrétariat de la Commission sur la base des propositions reçues des pays danubiens. Ayant en vue la complexité du problème, et vu aussi le volume de la documentation présentée et le manque de temps, la réu-

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

nion a examiné cette question dans le cadre d'une discussion générale et a estimé qu'il serait nécessaire de poursuivre le travail dans ce domaine en tenant compte des résultats de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications maritimes (Genève, 1974).

En conséquence, la réunion d'experts a jugé que la présentation dudit projet de Recommandations à l'examen de la XXXII^e session de la Commission du Danube était encore prématurée.

Dans le cadre de l'examen du projet de Recommandations, la réunion s'est fondée sur la liste des fréquences adoptées pour les besoins du service international radiotéléphonique sur ondes métriques sur le Danube (doc. CD/SES 29/36), et elle a estimé désirable d'y apporter les modifications et les compléments suivants:

- utiliser pour les besoins de la navigation les voies 20 et 22 désignées à l'origine pour les opérations portuaires;
- utiliser les voies 15 et 17 pour les radiocommunications à l'intérieur d'un convoi;
- désigner encore une voie pour exploitation duplex en sus des voies 20 et 22 adoptées pour les radiocommunications entre les bâtiments et la rive pour les besoins de la navigation;
- désigner encore une voie pour exploitation simplex en sus de la voie 13 adoptée pour les radiocommunications entre les bâtiments et la rive pour les besoins des opérations portuaires;
- désigner encore 3-4 voies pour exploitation duplex en sus des voies 26 et 27 adoptées pour les radiocommunications entre les bâtiments et la rive pour la correspondance publique.

Pour pouvoir mieux satisfaire les besoins de la navigation sur le Danube, la réunion d'experts demande au Secrétariat de la Commission de prévoir dans le projet de Plan de travail pour 1974/1975 le rassemblement des informations des autorités compétentes des pays danubiens concernant la réservation, par elles, de voies supplémentaires pour les buts mentionnés.

Sur la base des renseignements reçus, le Secrétariat de la Commission du Danube devrait dresser une information qu'il serait opportun d'examiner à la prochaine réunion d'experts pour les radio-communications.

Lors de l'examen du choix des voies supplémentaires, les experts yougoslaves ont communiqué que les voies 18 et 19 sont utilisées en Yougoslavie à d'autres fins et ne peuvent pas être réalisées sur le secteur yougoslave du Danube.

Donnant suite au voeu exprimé par la réunion, les experts de l'Union Soviétique ont été d'accord de préparer, d'ici fin juillet 1974, un nouveau projet de Recommandations qui tienne compte de la discussion générale qui s'est déroulée à la présente réunion d'experts sur le projet de Recommandations relatives à l'utilisation des ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube ainsi que des résultats des travaux de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications maritimes. Après avoir recu le nouveau projet, il serait désirable que le Secrétariat le diffuse pour avis aux pays danubiens afin de dresser une information de synthèse à présenter, avec le nouveau projet de Recommandations, à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications avec la participation de spécialistes en questions de navigation. Cette réunion doit également tenir compte des résultats de la réunion d'experts pour les questions de la répartition des fréquences entre les stations côtières.

En connexion avec ce qui précède, la réunion prie le Secrétariat de prévoir des points adéquats dans le projet de Plan de travail de la Commission pour 1974/1975.

* *

La réunion d'experts soumet le présent rapport à l'examen de la XXXII e session de la Commission du Danube.

Document de la XXXII^e session non inclus dans les Procès-verbaux et paru sous forme de publication

 Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina, pendant la période du 1^{er} septembre 1972 au 31 août 1973 - doc. CD/SES 32/2.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

La XXXII^e session de la Commission du Danube s'est déroulée du 12 au 23 mars 1974, à Budapest.

Aux travaux de la session les pays membres de la Commission du Danube étaient représentés par: M. F. Frölichsthal, Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube; M. S. Stanoev, Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube; M. I. Roska, Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube; M. I. Cotot, Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube; M. E. Malovecky, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube; M. V. I. Pavlov, Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube; M. V. Stalio, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube, ainsi que leurs conseillers et leurs experts.

A la session assistaient également des représentants de l'Administration fluviale des Portes de Fer et de l'Administration fluviale du secteur du Danube Rajka - Gönyü, des experts du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne et des représentants du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, de l'Union Internationale des Télécommunications et de l'Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture (UNESCO).

La session a débattu des questions nautiques, hydrotechniques et hydrométéorologiques, ainsi que des questions concernant l'établissement de relations officielles et autres entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, et notamment avec le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, et a adopté des décisions à leur sujet. Plusieurs informations traitant de la navigation danubienne ont été examinées.

^{*} Le texte du communiqué a été concerté en réunion des Représentants.

La session a examiné le Rapport sur le travail accompli par la Commission du Danube et a adopté le Plan de travail pour la prochaine période, en vertu duquel on envisage l'élaboration de tâches concrètes relevant des questions nautiques, hydrotechniques, hydrométéorologiques, statistiques, juridiques et autres du domaine de la navigation danubienne.

La session s'est déroulée dans l'esprit de coopération et d'entente mutuelle traditionnel à la Commission du Danube et toutes les décisions ont été adoptées à l'unanimité.

SOMMAIRE

I total des monticipants	3
Liste des participants	
Ordre du jour de la XXXII ^e session de la Commission du Danube (CD/SES 32/14)	9
PROCES-VERBAL No 159 (12 mars 1974)	11
Ouverture de la session	13
Adoption de l'ordre du jour	16
Formation des groupes de travail	16
Adoption du plan de déroulement de la session	16
PROCES-VERBAL N ^o 160 (18 mars 1974) Examen des questions nautiques:	19 21
- Information sur les propositions des pays danubiens au	
sujet des modifications et compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur	
le Danube - Rapport de la réunion d'experts pour les questions de	
navigation	
- Rapport de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, avec la participation de spécia-listes en questions de navigation	
Examen des questions hydrotechniques et hydrométéoro-	
logiques:	24
- Information sur l'entretien du chenal navigable sur le	
parcours du Danube de Regensburg à Sulina pendant la période du l septembre 1972 au 31 août 1973	
- Modifications à apporter aux Recommandations relatives	
à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages	
hydrotechniques et autres sur le Danube	
- Rapport de la réunion d'experts pour les questions hy- drotechniques	
- Elaboration de Recommandations concernant les condi-	
tions techniques des installations de quais et de ports appropriées pour les bâtiments poussés	

- Information sur les méthodes appliquées dans la for- mulation des prévisions à longue échéance des carac-	
téristiques en période d'étirge, compte tenu des pro- cessus atmosphériques	24
fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat de la Commis-	
sion du Danube	25 26
PROCES-VERBAL N ^o 161 (23 mars 1974)	29
nube pour la période d'avril 1973 à mars 1974 - Concernant l'établissement de relations officielles et autres entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, et notamment avec le Con-	31
seil d'Assistance Economique Mutuelle	31
 Projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1974 à mars 1975 Intervention du représentant du Secrétariat du CAEM 	31 35
- Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1973 et projet de budget de la Commission du Danube pour	
1974	36
Danube	37
des employés du Secrétariat de la Commission du Danube	37
- Clôture de la session	39
ANNEXES I - DECISIONS	41
32/21	43
- Décision concernant les questions hydrotechniques - CD/SES 32/22	44
- Décision concernant les questions hydrométéorologi- ques - CD/SES 32/23	45

 Décision concernant l'augmentation des appointements des fonctionnaires inscrits et des employés non ins- crits au tableau du personnel du Secrétariat de la 	
Commission du Danube - CD/SES 32/15	46
	10
- Décision concernant le rapport du Secrétariat sur	
l'exécution du budget de la Commission du Danube	_
pour 1973 - doc. CD/SES 32/32	5o
- Décision concernant le projet de budget de la Com-	
mission du Danube pour 1974 - CD/SES 32/33	52
- Décision concernant le rapport du Directeur du Se-	
crétariat sur l'accomplissement du Plan de travail	
de la Commission du Danube pour la période d'avril	
1973 à mars 1974 et du projet de Plan de travail pour	
la période d'avril 1974 à mars 1975 - CD/SES 32/37	54
- Décision au point 7 de l'ordre du jour: "Concernant	
l'établissement de relations officielles et autres entre	
la Commission du Danube et d'autres organisations	
internationales, et notamment avec le Conseil d'Assis-	
tance Economique Mutuelle - CD/SES 32/36	55
tance beonomique matueire 32/323 32/33	
ANNEXES II - RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL	57
- Rapport du groupe de travail chargé de l'examen	
des questions nautiques - CD/SES 32/10	59
- Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des	
questions hydrotechniques et hydrométéorologiques	
- CD/SES 32/16	68
- Rapport du groupe de travail chargé de l'examen de	
la question de l'augmentation des appointements des	
fonctionnaires inscrits et des employés non inscrits	
au tableau du personnel du Secrétariat de la Com-	76
mission du Danube - CD/SES 32/17	
- Aide-mémoire	83
- Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du	
Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplis-	
sement du Plan de travail et du projet de Plan de	
travail de la Commission du Danube - CD/SES 32/35	84
- Rapport du groupe de travail pour les questions finan-	
cières (Examen du Rapport du Directeur du Secréta-	
riat sur l'exécution du budget de la Commission du	
Danube pour 1973 et du projet de budget de la Com-	
mission du Danube pour 1974) - CD/SES 32/30	93
* ************************************	249

ANNEXED III - DOCUMENTO III TROOT 25	lol
- Rapport du Directeur du Secrétariat sur l'accomplis-	
sement du Plan de travail de la Commission du Da-	
nube pour la période d'avril 1973 à mars 1974 -	1o3
CD/DDD/D2/J/J/J/J/J/J/J/J/J/J/J/J/J/J/J/J	100
- Information sur les relations internationales de la	
Commission du Danube - Annexe au doc. CD/SES	12o
04/0	1-0
 Plan de travail de la Commission du Danube pour la période du 25 mars 1974 au 22 mars 1975 - CD/SES 	
32/38	137
- Rapport financier sur l'exécution du budget au 31 dé-	107
	147
- Budget de la Commission du Danube pour 1974 -	
CD/SES 32/31	154
- Ordre du jour à titre d'orientation de la XXXIIIe ses-	
sion de la Commission du Danube - CD/SES 32/34.	157
ANNEXES IV - AUTRES DOCUMENTS DE LA SESSION	159
- Information portant sur les propositions de modifica-	
tions et de compléments à apporter aux Dispositions	
fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	
00,020 02,0	161
- Schéma du projet de Recommandations portant sur les	
caractéristiques technico-nautiques des convois poussés	105
- CD/SES 32/13	197
- Modification des Recommandations relatives à l'établis-	
sement des gabarits du chenal, des ouvrages hydro-	199
techniques et autres sur le Danube - CD/SES 32/18 - Information concernant les méthodes appliquées dans	177
la formulation des prévisions à longue échéance des	
caractéristiques des niveaux en période d'étiage, compte	
tenu des processus atmosphériques - CD/SES 32/1	204
- Rapport de la réunion d'experts pour les questions de	
navigation - CD/SES 32/11 (RE/1973/3/Nav.)	210
- Information sur des questions du poussage - Annexe 5	
au doc. CD/SES 32/11	216
- Rapport de la réunion d'experts pour les questions	
hydrotechniques - CD/SES 32/19 (RE/1973/2/Hydrotech.)	23

- Rapport de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications, avec la participation de spécialistes en questions de navigation - CD/SES 32/12 (RE/1974/1/Radio.Nav.)	236
Document de la XXXII ^e session non inclus dans les ^P rocès- verbaux et paru sous forme de publication	244
Communiqué de presse	245