

ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ТОМ

17

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

TOME

17

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

ТОМ 17

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

TOME 17

ИЗДАНИЕ СЕКРЕТАРИАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

БУДАПЕШТ — 1959

PUBLICATION DU SECRÉTARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE

BUDAPEST — 1959

ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ТОМ 17

СЕМНАДЦАТАЯ СЕССИЯ

15—23 января 1959 года
г. Будапешт
(Протоколы №№ 97—99)

О Г Л А В Л Е Н И Е

СПИСОК ДЕЛЕГАЦИЙ	13
ПРОТОКОЛ № 97 Открытие сессии — Повестка дня — Прения — Отчёт Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1958 год (доклад рабочей группы, прения, постановле- ние) — Информация о собранных судебных документах для последующей их унификации (прения, постановление) ... (Заседание 15 января 1959 года)	17
ПРОТОКОЛ № 98 Доклад рабочей группы по отчету Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год (прения, постановление) — Информация о разработке аппаратом Комиссии вопросов, связанных с подготовляемой схемой комплексного использования гидроресурсов Дуная (поста- новление) — Проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае (доклад рабочей группы, прения, постановление) — Информация об итогах научного исследования ледового режима реки Дунай (постановление) (Заседание 20 января 1959 года)	27
ПРОТОКОЛ № 99 Доклад рабочей группы по рассмотрению проекта пред- ложений по унификации опознавательных знаков для судов, плавающих по Дунаю (прения, постановление) — Информация о ходе разработки предложений по измене- нию Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае (прения, постановление) — Информация по вопросу улучшения существующей навигационной путе- вой обстановки на Дунае (прения, постановление) — Ин- формация об изучении аппаратом Комиссии юридических вопросов, касающихся судоходства на внутренних водных путях (постановление) — О внесении изменений в Регла- мент о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии (доклад рабочей группы, постановление) — Проект плана работы Дунайской Комис- сии на 1959 год (прения, принятие плана работы) — Утверждение бюджета Дунайской Комиссии на 1959 год (доклад рабочей группы, постановление) — Ориентиро- вочная повестка дня XVIII сессии Дунайской Комиссии — Разное — Закрытие сессии (Заседание 23 января 1959 года)	35

ПРИЛОЖЕНИЯ	45
I. ДОКЛАДЫ	47
Отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1958 год — ДК/СЕС 17/3	49
Финансовый отчет об исполнении бюджета Дунайской Комиссии на 1 января 1959 года (2 приложения) — ДК/СЕС 17/6	62
Доклад рабочей группы по финансовым вопросам — ДК/СЕС 17/7	70
Доклад рабочей группы по отчету Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год — ДК/СЕС 17/11	72
Доклад рабочей группы по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай — ДК/СЕС 17/12	75
Доклад рабочей группы по рассмотрению проекта предложений по унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю — ДК/СЕС 17/17	80
Бюджет Дунайской Комиссии на 1959 год — ДК/СЕС 17/18	84
Доклад рабочей группы по проекту бюджета Дунайской Комиссии на 1959 год — ДК/СЕС 17/19	86
Доклад рабочей группы по внесению изменений в Регламент о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 17/20	88
Информация о собранных от придунайских стран документах и разработке аппаратом Дунайской Комиссии предложений по их унификации — ДК/СЕС 17/33	90
Информация о ходе разработки аппаратом Комиссии предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 17/34	93
Информация о разработке аппаратом Комиссии вопросов, связанных с подготавливаемой схемой комплексного использования гидроресурсов Дуная — ДК/СЕС 17/35	98
Информация об изучении аппаратом Комиссии юридических вопросов, касающихся судоходства на внутренних водных путях — ДК/СЕС 17/36	101
Информация аппарата Дунайской Комиссии по вопросу улучшения существующей навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 17/37	104

Информация об итогах научного исследования вопросов ледового режима реки Дунай — ДК/СЕС 17/38	106
--	-----

II. ПОСТАНОВЛЕНИЯ 113

Повестка дня XVII сессии Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 17/8	115
Постановление по рассмотрению отчета Директора аппа- рата об исполнении бюджета Комиссии за 1958 год — ДК/СЕС 17/9	116
Постановление по информации о собранных от придунай- ских стран судовых документах и разработке предложений по их унификации — ДК/СЕС 17/10	117
Постановление по информации об итогах научного иссле- дования ледового режима реки Дунай — ДК/СЕС 17/13	118
Постановление по информации о разработке аппаратом Комиссии вопросов, связанных с подготавливаемой схе- мой комплексного использования гидроресурсов Дуная — ДК/СЕС 17/14	119
Постановление по рассмотрению отчета Директора аппа- рата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год — ДК/СЕС 17/15	120
Постановление по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай — ДК/СЕС 17/16	121
Постановление по рассмотрению проекта предложений по унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю — ДК/СЕС 17/22	122
Постановление по внесению изменений в Регламент о пра- вах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 17/23	125
Постановление по информации об изучении аппаратом Комиссии юридических вопросов, касающихся судоход- ства на внутренних водных путях — ДК/СЕС 17/24	126
Постановление по проекту бюджета Дунайской Комиссии на 1959 год — ДК/СЕС 17/26	127
Ориентировочная повестка дня XVIII сессии Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 17/27	128
Постановление о назначении заведующего Administra- тивно-хозяйственным отделом Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 17/29	129
Постановление по информации аппарата Комиссии о ходе разработки предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 17/30	130

План работы Дунайской Комиссии на 1959 год — ДК/СЕС 17/31	131
Постановление по вопросу дальнейшего улучшения навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 17/32	135
III. ПРОЕКТЫ И ПОПРАВКИ	137
Предварительная повестка дня XVII сессии Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 17/1	139
Проект постановления по информации аппарата Комиссии о собранных от придунайских стран документах и разработке предложений по их унификации — ДК/СЕС 17/2 ...	140
Предложения, касающиеся унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю — ДК/СЕС 17/4 ...	141
Проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае — ДК/СЕС 17/5	143
Проект постановления по информации аппарата Комиссии о ходе разработки предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 17/21	162
Проект плана работы Дунайской Комиссии на 1959 год — ДК/СЕС 17/25	163
Проект постановления по вопросу дальнейшего улучшения навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 17/28	167

СПИСОК ДЕЛЕГАЦИЙ

Болгарская делегация

Стайков Стайко Станков	— Заместитель Представителя НРБ в Дунайской Комиссии
Константинов Борислав Иванов	— Эксперт
Кожухаров Николай Русев	— Эксперт
Трифионов Теодор Стефанов	— Эксперт

Венгерская делегация

Пуя Фридьеш	— Представитель ВНР в Дунайской Комиссии
Белаи Йожеф	— Заместитель Представителя ВНР в Дунайской Комиссии
Немети Дьюла	— Член делегации
Циглер Карой	— Член делегации
Петени Оскар	— Член делегации
Вёрёш Янош	— Член делегации
Кочиш Вильмош	— Секретарь делегации
Юба Ференц	— Эксперт
Вид Едён	— Эксперт
Фекете Дёрдь	— Эксперт
Куташши Иштван	— Эксперт
Клейн Мартон	— Переводчик
Бенкё Йожефне	— Переводчик

Румынская делегация

Раб Ион	— Представитель РНР в Дунайской Комиссии
Семенеску Михай	— Заместитель Представителя РНР в Дунайской Комиссии
Глига Василе	— Эксперт
Геллерт Андрей	— Эксперт

Советская делегация

Юнаков М. Ф.	— Представитель СССР в Дунайской Комиссии
--------------	---

Капикраян Л. Я.

— Заместитель Представителя СССР
в Дунайской Комиссии

Кейлин А. Д.

— Эксперт

Лабутов С. И.

— Эксперт

Грязнов А. Д.

— Эксперт

Чехословацкая делегация

Штекль Карель

— Представитель Чехословацкой Рес-
публики в Дунайской Комиссии

Глава Сватоплук

— Заместитель Представителя Чехо-
словацкой Республики в Дунай-
ской Комиссии

Клима Милан

— Член делегации

Иржик Штефан

— Член делегации

Мишковски Коломан

— Член делегации

Шульц Богумил

— Член делегации

Югославская делегация

Малешев Эмиль

— Представитель ФНРЮ в Дунайской
Комиссии

Паунович Иован

— Заместитель Представителя ФНРЮ
в Дунайской Комиссии

Петрович Синиша

— Член делегации

Зотович Мирослав

— Член делегации

Стално Винко

— Член делегации

Виталич Любича

— Член делегации

Австрийская Республика

Шлаффер Франц

— Эксперт

Фрёлих Герман

— Эксперт

Федеративная Республика Германии

Д-р У. фон Коеппен

— Эксперт

Добмайер Франц

— Эксперт

Европейская Экономическая Комиссия

Куперус Клаас Виллэм

— Наблюдатель

Речная Администрация Железных Ворот

Данон Цадык

— Наблюдатель

Стоян Рудолф

— Наблюдатель

ПРОТОКОЛ

№ 97

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

15 января 1959 года

г. Будапешт

Председатель — г-н Штекль

Представители :

Народной Республики Болгарии — г-н Стайков (заместитель пред-
ставителя)

Венгерской Народной Республики — г-н Пуя

Румынской Народной Республики — г-н Раб

Союза Советских Социалистических
Республик — г-н Юнаков

Чехословацкой Республики — г-н Штекль

Федеративной Народной Республики
Югославии — г-н Малешев

Заседание открывается в 10 часов.

Председатель Дунайской Комиссии г-н Штекль приветствует всех присутствующих по случаю начала работы XVII сессии Дунайской Комиссии.

XVII сессия собралась в момент, когда в международной жизни в области политической, экономической и научной происходит ряд важных событий. Всего несколько дней тому назад человеческая мысль добилась гениального успеха и сумела впервые в истории человечества осуществить запуск межпланетной ракеты, которая стала спутником солнечной системы. Этот невиданный прогресс еще раз показал безграничные возможности науки и техники, которые служат делу мира и укрепления дружбы между народами всего земного шара. Стремление к миру находит свое отражение и в решениях международных совещаний и конференций, а также в растущем сотрудничестве между народами и странами.

Примером делового сотрудничества между странами может служить также и деятельность Дунайской Комиссии.

В ноябре 1959 года, — говорит г-н Штекль, — исполняется 10 лет со дня созыва первой сессии Дунайской Комиссии. За прошедший десятилетний период Комиссия разработала и приняла ряд важных документов, регламентирующих дунайское судоходство, как: унификация навигационных, таможенных, санитарных и ветеринарных правил, унификация навигационной путевой обстановки при установлении единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае, лоцманские карты, лоции реки Дунай и др. Эти документы имеют большое значение для навигационных целей и дальнейшего развития судоходства. Особого внимания заслуживают Гидрологические ежегодники р. Дунай, используемые также для научных целей.

В прошедшем, 1958 году Комиссия разработала ряд важных материалов, представленных на рассмотрение настоящей сессии — Гидрологической ежегодник реки Дунай за 1956 год, карты немецкого участка Дуная, Километровник р. Дунай на французском языке, Альбом зимовников и временных зимних убежищ, Статистический бюллетень по грузообороту за 1950—55 г. г. и др.

В соответствии с планом работы Комиссии в 1958 году было проведено два совещания экспертов придунайских стран — членов Дунайской Комиссии по техническим и юридическим вопросам.

На совещании по техническим вопросам, состоявшемся в октябре 1958 года, были рассмотрены: проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае; предварительные предложения по унификации опознавательных знаков на

судах, плавающих по Дунаю ; унификация судовых документов, вопрос о полицейских правилах и сигнализации на внутренних водных путях, а также вопросы, касающиеся изучения аппаратом Комиссии перекатного режима р. Дунай и улучшения навигационной обстановки на Дунае.

В сентябре прошлого года было также проведено совещание группы экспертов по юридическим вопросам, на котором обсуждались вопросы ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, договора о перевозке грузов по внутренним водным путям, ограничение ответственности судовладельцев, вопрос об оказании помощи судам при аварии. Проведенное совещание дало возможность ознакомиться с законоположениями, действующими в придунайских странах, обменяться мнениями по актуальным юридическим вопросам, касающимся судоходства по внутренним водным путям, что способствовало еще более активному участию сотрудников аппарата Комиссии в работе международных организаций, занимающихся изучением и разработкой указанных выше вопросов.

Прошедшие совещания подтвердили правильность решения предыдущей сессии о подготовке соответствующих вопросов группами экспертов, с тем, чтобы сессия, проводимая один раз в год, имела возможность рассматривать материалы, предварительно обсужденные специалистами. В связи с этим представляется целесообразным и в дальнейшем придерживаться практики созыва совещаний групп экспертов придунайских стран.

В целях контроля за работой аппарата Комиссии, в октябре прошлого года в Будапеште собрались Председатель, Секретарь и Вице-председатель Дунайской Комиссии, которые рассмотрели ход выполнения плана работы и обсудили организационные и финансовые вопросы.

В течение 1958 года Комиссия продолжала укреплять и расширять международные связи. Так, после посещения Дунайской Комиссии Исполнительным Секретарем Европейской Экономической Комиссии г-ном Туомио сотрудничество Дунайской Комиссии с ЕЭК получило более правильное оформление. Далее, был установлен деловой контакт со Всемирной Метеорологической Организацией, на сессии которой в качестве образца для издания Гидрологического бюллетеня был принят Гидрологический ежегодник р. Дунай, издаваемый Дунайской Комиссией.

Констатируя изменения, происшедшие в составе представителей стран — членов Дунайской Комиссии за истекший год, г-н Штекль с глубокой благодарностью отмечает плодотворную деятельность бывшего Председателя и затем Представителя Венгерской Народной Республики в Дунайской Комиссии, ныне Министра Иностранных Дел Венгрии г-на Шик, который на протяжении многих лет своим исключительным вниманием и глубоким знанием задач Дунайской Комиссии способствовал развитию и укреплению её деятельности, и желает г-ну Шик и в дальнейшем больших успехов.

Г-н Штекль выражает также благодарность бывшему Секретарю — Представителю Румынской Народной Республики в Дунайской Комиссии г-ну Попеску, приложившему много труда для выполнения задач, стоящих перед Комиссией.

Затем Председатель приветствует нового Представителя Румынской Народной Республики — Секретаря Дунайской Комиссии г-на Раб и

нового Представителя Венгерской Народной Республики г-на Пуя и выражает надежду на дальнейшее плодотворное сотрудничество всех представителей.

Настоящая сессия Дунайской Комиссии, — продолжает г-н Штекль, — созвана в соответствии со статьей 1 Правил процедуры и решением XVI сессии.

На XVII сессии, кроме представителей стран — членов Дунайской Комиссии, присутствуют также эксперты Федеративной Республики Германии, Австрийской Республики и наблюдатели от речной Администрации Железных Ворот.

Желая всем присутствующим плодотворной работы, взаимопонимания, сотрудничества и успехов в разрешении задач, стоящих перед Дунайской Комиссией, г-н Штекль XVII сессию объявляет открытой.

В отношении регламента работы сессии предлагается проводить заседания с 10 до 13 часов, с небольшим перерывом и, в случае необходимости, продолжать работу с 15 до 18 часов ; кроме того, документы сессии, разосланные и розданные заблаговременно, на заседаниях не зачитывать.

Сессия приступает к обсуждению предварительной повестки дня XVII сессии Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 17/1.

Председатель просит представителей высказать свое мнение.

Г-н Раб (Румыния) благодарит за теплые приветствия и заверяет, что и в дальнейшем румынская делегация будет осуществлять свою деятельность в тесном сотрудничестве со всеми делегациями стран — членов Комиссии, стремясь претворить в жизнь задачи, предусмотренные Дунайской Конвенцией.

Г-н Раб отмечает важное значение разрабатываемых и издаваемых Комиссией материалов в области судоходства, а также плодотворное участие представителей Комиссии в различных международных совещаниях, занимающихся разработкой навигационных вопросов.

По случаю запуска космической ракеты, ставшей первой искусственной планетой солнечной системы, г-н Раб поздравляет советскую делегацию, и в её лице, советских деятелей науки.

В отношении предварительной повестки дня румынская делегация замечаний не имеет.

Г-н Пуя (Венгрия) выражает благодарность за теплые слова приветствия, отмечая, что и в дальнейшем венгерская делегация в своей работе будет руководствоваться интересами дальнейшего развития и укрепления деятельности Дунайской Комиссии.

Г-н Пуя высказывает надежду, что взаимоотношения венгерской делегации и его лично со всеми представителями, членами делегаций и аппаратом Комиссии останутся наилучшими.

Что касается предварительной повестки дня, то венгерская делегация предлагает добавить новый пункт — „Разное” ввиду изменения в руководстве Административно-хозяйственным отделом.

Г-н Капикрайн (Советский Союз) от имени советской делегации вносит небольшую поправку к пункту 4 предварительной повестки дня.

В связи с тем, что предварительные предложения по унификации опознавательных знаков для судов, плавающих по Дунаю, были рассмотрены на группе экспертов придунайских стран в октябре прошлого года,

на основе чего аппарат Комиссии подготовил проект предложений, предлагается слово „предварительные” заменить словом „проект”.

Предварительная повестка дня, с учетом внесенных дополнений и замечаний, ставится на голосование.

Повестка дня XVII сессии Дунайской Комиссии принимается единогласно — ДК/СЕС 17/8.

Председатель предлагает, в соответствии со статьей 14 Правил процедуры Дунайской Комиссии, помимо рабочей группы по финансовым вопросам, которая уже начала свою работу под руководством г-на Паунович — заместителя представителя ФНРЮ, создать еще 4 рабочие группы, а именно : по пунктам 1, 3, 4 и 9 повестки дня.

Г-н Юнаков (Советский Союз) предлагает поручить г-ну Пуя — представителю Венгерской Народной Республики — созвать рабочую группу по отчету Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год (пункт 1 повестки дня).

Г-н Штекль от имени чехословацкой делегации вносит предложение возложить созыв рабочей группы по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае (пункт 3) на г-на Семенеску — заместителя представителя Румынской Народной Республики.

Г-н Малешев (Югославия) рекомендует утвердить г-на Стайкова заместителя представителя Народной Республики Болгарии председателем рабочей группы по рассмотрению проекта предложений по унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю (пункт 4).

Г-н Раб (Румыния) предлагает председателем рабочей группы по пункту 9 повестки дня — 0 внесении изменений в Регламент о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии — г-на Кейлина — эксперта советской делегации.

Внесенные предложения принимаются.

Ввиду того, что по пункту 1 повестки дня образована рабочая группа для изучения отчета Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год, вопрос передается на рассмотрение рабочей группе.

Сессия приступает к рассмотрению пункта 2 повестки дня — Отчет Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1958 г.

Председатель рабочей группы г-н Паунович представляет пленарному заседанию доклад — ДК/СЕС 17/7.

После оглашения доклада председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Г-н Глава (Чехословакия) выражает одобрение в отношении бережного расходования средств Комиссии в 1958 году и констатирует, что все замечания и предложения, высказанные чехословацкой делегацией в прошедшем году, были полностью учтены и реализованы.

Одновременно г-н Глава выражает уверенность, что в 1959 году расходование средств будет осуществляться также экономно и в соответствии с суммами, утвержденными по отдельным статьям бюджета.

Чехословацкая делегация согласна с докладом рабочей группы и будет голосовать за его принятие.

Г-н Немети (Венгрия) говорит, что эксперты венгерской делегации приняли активное участие в рассмотрении финансового отчета об исполнении бюджета Комиссии, подробно изучив все бухгалтерские документы, на основании чего можно сделать вывод, что расходование средств производилось в полном соответствии с бюджетом 1958 года. Имевшие место небольшие исключения по отдельным статьям были соответственно мотивированы. Расходование средств проводилось бережно, в результате чего 1958 финансовый год был закончен с экономией в 175 982.53 фт.

Представленный доклад рабочей группы по финансовым вопросам полностью удовлетворяет венгерскую делегацию.

Г-н Раб (Румыния) положительно высказывается в отношении исполнения бюджета за 1958 год, отмечая, что все расходы производились в полном соответствии с принятым планом работы. Румынская делегация, констатируя бережное расходование средств, которое должно иметь место и при исполнении бюджета в 1959 году, поддерживает представленный рабочей группой доклад.

Г-н Стайков (Болгария) выражает удовлетворение исполнением бюджета Комиссии, который, в результате экономного расходования средств, удалось закончить с активным балансом. Болгарская делегация считает, что и в дальнейшем аппарат должен руководствоваться принципами экономии средств бюджета.

Учитывая вышесказанное, болгарская делегация высказывается за принятие доклада рабочей группы.

Постановление по рассмотрению отчета Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1958 год принимается единогласно ДК/СЕС 17/9.

Рассмотрение проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае (пункт 3 повестки дня) поручается рабочей группе.

Ввиду того, что первая часть пункта 4 повестки дня — Рассмотрение проекта предложений по унификации опознавательных знаков для судов, плавающих по Дунаю, передана на рабочую группу, предлагается заслушать информацию о собранных судовых документах для последующей их унификации (вторая часть пункта 4).

Зачитывается информация — ДК/СЕС 17/33.

Председатель предлагает представителям высказаться.

Слово имеет *г-н Капикрайн* (Советский Союз).

В представленной аппаратом Комиссии информации был дан краткий анализ действующих в настоящее время судовых документов, которые выдаются компетентными организациями придунайских стран на суда, плавающие по Дунаю. Как видно из информации, форма и содержание их различны. В настоящее время имеется 18 различных судовых документов, что вызывает большие неудобства и путаницу. Из-за частого предъявления контролирующим органам судовые документы быстро приходят в негодность и требуют систематического обновления и замены. По мнению совет-

ской делегации следует стремиться оставить лишь необходимое количество судовых документов, которые будут удовлетворять требованиям международного плавания по Дунаю. В содержании ряда судовых документов имеет место такое положение, когда одни и те же данные (год постройки судна, место постройки, материал, количество машин, мощность) повторяются. Нужно разработать такой документ, в котором, по возможности, будут объединены все данные, характеризующие состояние судна.

На совещании группы экспертов придунайских стран, состоявшемся в октябре прошлого года, было высказано единодушное мнение о необходимости унификации судовых документов. Проведение этого мероприятия способствовало бы сокращению судовых документов и безусловно упростило бы контроль за ними соответствующих компетентных организаций. Естественно, что такое удостоверение должно содержать все данные, свидетельствующие о годности судна к плаванию и о его безопасности.

На основе вышеизложенного советская делегация выражает свое согласие в отношении предложений аппарата Комиссии, касающихся унификации судовых документов для судов, плавающих по Дунаю.

Г-н Семенеску (Румыния) поддерживает предложения, разработанные аппаратом в части унификации судовых документов. Однако румынская делегация считает необходимым при унификации учитывать то количество судовых документов, которое каждое государство считает необходимым при судоходстве. Уменьшение количества судовых документов и, в связи с этим, разработка унифицированного судового Удостоверения облегчит работу контрольных органов, уменьшит простои судов на границах и ускорит общее движение судов.

Румынская делегация считает, что аппарат, изучив этот вопрос, должен на следующей, XVIII сессии, представить проект унифицированного судового Удостоверения.

Что касается проекта постановления, г-н Семенеску предлагает во французском тексте в пункте 2 „b” заменить слово „certificat” словом „attestation”.

На вопрос г-на Семенеску об унификации судовых документов для судов, плавающих на Рейне, г-н Минар дал соответствующее разъяснение.

Г-н Капикрайн (Советский Союз) в отношении проекта постановления по указанному вопросу вносит предложение: изложить пункт 2 „a” в следующей редакции: „... проект унифицированного судового Удостоверения, объединив в нем, по возможности, судовые документы 1, 2, 5, 8, 10 (второй абзац) и 11, предписанные статьей 12 Основных положений о плавании по Дунаю”, которая также отражает пожелания, высказанные румынской делегацией.

Г-н Паунович (Югославия) присоединяется к предложению советской делегации, предлагая изменить пункт 2 проекта постановления следующим образом: после слов „... плавающих по Дунаю” добавить „предназначенных для международного плавания”, соответственно сократив пункт 2 „b”.

Представители Народной Республики Болгарии, Чехословацкой Республики и Венгерской Народной Республики высказали согласие в отношении предложенного проекта постановления, с учетом внесенных поправок.

Проект постановления ставится на голосование — ДК/СЕС 17/2.

Постановление по информации аппарата Комиссии о собранных от придунайских стран судовых документах и разработке предложений по унификации принимается единогласно — ДК/СЕС 17/10.

Г-жа Коеппен (Федеративная Республика Германии), отмечая, что вопрос унификации судовых документов весьма важный и актуальный для всех придунайских стран, желала бы знать, какие документы предполагается унифицировать, какую форму им придать, кому будет поручена разработка указанного вопроса — аппарату Комиссии или же специальной группе экспертов.

По мнению г-жи Коеппен, было бы желательным созвать рабочую группу по рассмотрению вопроса унификации судовых документов, в работе которой приняли бы участие все придунайские страны.

Разъяснение на интересующие г-жу Коеппен вопросы дает Директор аппарата г-н Халачев.

В настоящем году, — говорит г-н Халачев, — аппарат Комиссии подготавливает проект унифицированного судового Удостоверения, который будет рассматриваться на совещании группы экспертов придунайских стран, после чего окончательный проект будет представлен на одобрение предстоящей, XVIII сессии.

Г-н Халачев выражает надежду, что эксперты Федеративной Республики Германии и Австрийской Республики примут также участие в работе группы экспертов придунайских стран.

На этом первое пленарное заседание заканчивает свою работу.

Заседание закрывается в 13 часов 30 мин.

*Председатель
Дунайской Комиссии*

К. ШТЕКЛЬ

*Секретарь
Дунайской Комиссии*

Й. РАБ

ПРОТОКОЛ

№ 98

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
20 января 1959 года

Председатель — г-н Штекль

Представители :

Народной Республики Болгарии	— г-н Стайков (заместитель представителя)
Венгерской Народной Республики	— г-н Пуя
Румынской Народной Республики	— г-н Раб
Союза Советских Социалистических Республик	— г-н Юнаков
Чехословацкой Республики	— г-н Штекль
Федеративной Народной Республики Югославии	— г-н Малешев

Заседание открывается в 10 часов.

На рассмотрение сессии представляется доклад рабочей группы по отчету Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год (пункт 1 повестки дня).

Г-н Пуя — председатель рабочей группы по отчету Директора, предлагает для утверждения доклад рабочей группы — ДК/СЕС 17/11 и высказывает пожелания членов рабочей группы о том, чтобы в дальнейшем обсуждение отчета Директора о выполнении плана работы Комиссии проводилось после завершения обсуждения других пунктов повестки дня, т. к. этим будет дана возможность более подробно изучить вопросы, включенные в отчет Директора.

Председатель предлагает представителям высказаться по отчету Директора и докладу рабочей группы.

Г-н Глава (Чехословакия) отмечает, что решение предыдущей сессии Дунайской Комиссии о проведении сессии один раз в год, возлагая подробное изучение вопросов юридического, технического и навигационного характера на группы экспертов, которые могут созываться по мере надобности, способствовало достижению весьма ценных результатов.

Г-н Глава положительно оценивает работу аппарата как в отношении проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений, которые после их принятия Комиссией представят весьма полезное пособие для проектных институтов, так и в области научного исследования ледового режима р. Дунай.

Вопрос ледового режима Дуная в настоящее время является чрезвычайно актуальным, и определение метода, обеспечивающего при известных условиях наибольшую эффективность в борьбе с ледовыми заторами, окажет значительную помощь при разрешении столь важного для всех придунайских стран вопроса.

Чехословацкая делегация констатирует равномерное распределение работы аппарата в течение прошедшего года, что благоприятно отразилось и на результатах сотрудничества с компетентными организациями придунайских стран-членов Комиссии, которые своевременно могли удовлетворять поступившие запросы со стороны аппарата, и рекомендует придерживаться этой практики в будущей работе.

В интересах более быстрой ориентации, г-н Глава также рекомендует в дальнейшем очередной отчет Директора аппарата о выполнении плана работы дополнить кратким перечнем заданий, выполненных за истекший период, и заданий, находящихся в стадии разработки, указав, по возможности, сроки завершения этих работ.

Чехословацкая делегация положительно оценивает работу аппарата Комиссии в области сотрудничества с международными организациями, занимающимися проблемами судоходства.

Г-н Глава, выражая согласие с отчетом Директора аппарата, готов голосовать за принятие доклада рабочей группы.

Г-н Раб (Румыния) от имени делегации с удовлетворением констатирует выполнение плана работы Комиссии за 1958 год, указывая наиболее важные работы, выполненные аппаратом в отчетном году.

Г-н Раб отмечает положительные результаты сотрудничества Дунайской Комиссии с международными организациями, в том числе с Советом Экономической Взаимопомощи.

Деятельность аппарата, — говорит г-н Раб, — и оказанное содействие со стороны компетентных органов придунайских стран при выполнении плана работы Комиссии способствует укреплению сотрудничества придунайских государств, являющегося основой Дунайской Конвенции 1948 года.

Румынская делегация готова голосовать за принятие предложенного рабочей группой проекта постановления, поскольку оно полностью отражает точку зрения румынской делегации.

Г-н Стайков (Болгария) выражает удовлетворение результатами работы аппарата Комиссии за 1958 год и указывает на значение разработки проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, издания Гидрологического ежегодника р. Дунай за 1956 год, описания зимовников и временных зимних убежищ на р. Дунай, Рекомендаций по унификации правил ветеринарного и фитосанитарного надзора на Дунае, Статистического бюллетеня по грузообороту на Дунае за период 1950—55 г. г. — все это, — говорит г-н Стайков, — подтверждает, что аппарат Комиссии все глубже и всестороннее занимается разрешением важнейших задач, связанных с улучшением условий судоходства на Дунае, что в свою очередь содействует расширению грузооборота на этой крупной европейской водной магистрали.

По мнению болгарской делегации, одновременно с новыми задачами, предусмотренными на 1959 год, предстоит закончить составление и издание Описания фарватера к ранее изданной Лоции р. Дунай.

Имея в виду, что фарватер подвержен частым изменениям, издание таких описаний для всех участков Дуная имеет большое практическое значение для судоводителей. В связи с этим было бы желательным, по мере возможности, кроме намеченной к переизданию лоцманской карты участка Девин — Мохач, подготовить для переиздания лоцманские карты остальных участков Дуная.

Г-н Стайков считает, что участие сотрудников аппарата Комиссии в работе соответствующих органов ЕЭК, СЭВ и других международных организаций содействует дальнейшей координации ряда основных положений судоходства на внутренних водных путях, вносит значительный вклад в дело улучшения работы этих международных органов и расширения международного сотрудничества, что бесспорно укрепляет международный авторитет Дунайской Комиссии. Было бы целесообразным, — продолжает г-н Стайков, — чтобы Комиссия установила контакт и

принимала участие в работе Комиссии по водному транспорту при СЭВ, организованной в прошедшем году.

Учитывая, что доклад рабочей группы содержит замечания, высказанные членами делегаций, болгарская делегация будет голосовать за принятие представленного проекта постановления.

Г-н Малешев (Югославия), констатируя выполнение плана работы Комиссии за 1958 год, говорит, что введение практики созыва совещаний групп экспертов придунайских стран по рассмотрению различных вопросов дало положительные результаты. Проведение таких совещаний обеспечивает обмен опытом и объединяет усилия экспертов в разрешении важных вопросов, входящих в компетенцию Комиссии, и, кроме того, позволяет Комиссии выполнять ответственные задачи при наличии небольшого, однако высоко квалифицированного аппарата. Учитывая достигнутые успехи, целесообразно продолжать в дальнейшем практику созыва совещаний групп экспертов придунайских стран.

Югославская делегация, — говорит г-н Малешев, — считает особенно важной задачу подготовки материалов, необходимых для составления плана основных работ на Дунае, цель которых — улучшение условий судоходства на Дунае и максимальная эксплуатация реки, учитывая при этом общие потребности судоходства и возможности придунайских стран. В связи с этим, перед Комиссией возникают новые задачи вместе с завершением уже ранее начатых работ, что может быть выполнено только при тесном сотрудничестве между придунайскими странами.

Принимая во внимание, что отчет Директора аппарата о выполнении плана работы и доклад рабочей группы отражают успешную деятельность аппарата Комиссии, югославская делегация голосует за их принятие.

Г-н Юнаков (Советский Союз) говорит, что по мнению советской делегации, практика проведения совещаний экспертов придунайских стран, на которых обсуждаются юридические и технические вопросы, как это уже было высказано и другими делегациями полностью себя оправдала. На проведенных совещаниях эксперты имели возможность подробно рассмотреть обсуждаемые вопросы, в результате чего была закончена подготовка некоторых важных документов, несмотря на проведение сессии только один раз в год. При этом следует отметить возросший объем работы по сравнению с прошедшими годами, особенно в области издания материалов Комиссии, оказывающих большую практическую помощь.

В связи с вышеизложенным, советская делегация выражает желание, чтобы в дальнейшем аппарат Комиссии еще больше уделял внимание практическим вопросам судоходства. Так, например, следовало бы обратить внимание на вопрос улучшения навигационной обстановки и обеспечения ночного плавания судов, о чем уже указывалось на конференции Директоров дунайских пароходств, состоявшейся в мае прошедшего года в Братиславе. Можно было бы рекомендовать аппарату Комиссии вернуться к вопросу составления и издания Справочника законоположений, действующих в придунайских странах, по вопросам судоходства, несмотря на трудности, которые могут возникнуть при его разработке. Однако, учитывая большую практическую важность этого Сборника, необходимо сделать все возможное для его издания. Практические вопросы, связанные с

изданием указанного Сборника, можно было бы обсудить на совещании группы экспертов по юридическим вопросам.

Советская делегация с удовлетворением отмечает выпуск первого Статистического бюллетеня по грузообороту на Дунае и выражает надежду, что в дальнейшем такие бюллетени будут выходить регулярно.

Представленный пробный оттиск Лощманской карты немецкого участка реки Дунай дает основание полагать, что карты будут служить весьма ценным пособием для судоводителей. Как следует из доклада рабочей группы в текущем году предполагается издание Лощманских карт чехословацкого и венгерского участков Дуная, которые, видимо, будут такими же содержательными и полезными для судоходства.

Далее г-н Юнаков говорит, что одной из важнейших задач, стоящих перед аппаратом, является завершение разработки Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, с тем, чтобы на очередной сессии можно было бы принять Рекомендации в окончательном виде. Кроме того имеется ряд проблем, которые следует разрешить в рамках Комиссии, учитывая, что аппарат располагает квалифицированными специалистами, и компетентные организации придунайских стран окажут также необходимое содействие.

В заключение г-н Юнаков отмечает, что аппарат Комиссии в отчетном году, несмотря на напряженный план работы, успешно справился со стоящими перед ним задачами, и высказывается за принятие доклада рабочей группы.

Г-н Пуя (Венгрия), высоко оценивая работу, проведенную аппаратом Комиссии в 1958 году, полностью присоединяется к мнению других делегаций, уже давших положительную оценку деятельности аппарата.

Венгерская делегация, — говорит г-н Пуя, — поддерживает принятое на прошлой сессии решение о созыве, по мере надобности, совещаний экспертов придунайских стран по техническим и юридическим вопросам, что дало уже к настоящему времени значительные результаты.

Проект постановления, предложенный в докладе рабочей группы, ставится на голосование.

Постановление по рассмотрению отчета Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год принимается единогласно — ДК/СЕС 17/15.

Сессия переходит к обсуждению пункта 6 повестки дня — Информация о разработке аппаратом Комиссии вопросов, связанных с подготовляемой схемой комплексного использования гидроресурсов Дуная.

Г-н Здравкович — заведующий Техническим отделом зачитывает информацию — ДК/СЕС 17/35.

Ввиду отсутствия желающих высказаться по существу заслушанной информации, ставится на обсуждение проект постановления.

Г-н Штекль вносит замечание по пункту 2 проекта постановления, а именно: вместо слов „... принимать участие”, написать „... продолжать участвовать...”.

Постановление по информации о разработке аппаратом Комиссии вопросов, связанных с подготовляемой схемой комплексного использования гидроресурсов Дуная принимается единогласно — ДК/СЕС 17/14.

Г-жа Коеппен (Федеративная Республика Германии) выражает пожелание, чтобы после окончательной редакции Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае были направлены официально соответствующим международным организациям, занимающимся проблемами судоходства и эксплуатации водных ресурсов Дуная, так как рассматриваемый вопрос имеет чрезвычайно важное значение для всех придунайских стран.

В соответствии с принятым регламентом работы сессии, Председатель объявляет перерыв.

(После перерыва)

Прежде, чем перейти к обсуждению пункта 3 повестки дня, Председатель приветствует прибывшего на XVII сессию наблюдателя от Европейской Экономической Комиссии — *г-на Куперус*.

Сессия приступает к рассмотрению 3 пункта повестки дня — Проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае — ДК/СЕС 17/3.

Председатель рабочей группы *г-н Семенеску* — заместитель представителя Румынской Народной Республики — представляет пленарному заседанию доклад — ДК/СЕС 17/12.

Председатель просит высказаться по проекту Рекомендаций и заслушанному докладу рабочей группы.

Г-н Куперус (Европейская Экономическая Комиссия).

В декабре 1958 года в Комитете по внутреннему транспорту — говорит *г-н Куперус*, — обсуждалось предложение советской делегации о создании единой сети внутренних водных путей в Европе. Было решено передать этот вопрос на рассмотрение Подкомитета, который должен собраться в ноябре с. г. На этом совещании подробно будут обсуждаться вопросы габаритов и было бы желательно, чтобы Дунайская Комиссия оказала содействие в этой работе Европейской Экономической Комиссии.

Председатель Дунайской Комиссии — *г-н Штекль* положительно отвечает на просьбу *г-на Куперус*.

Г-н Глава (Чехословакия), останавливаясь на результатах проведенной работы, отмечает, что аппарат Комиссии стремился не только представить на обсуждение и утверждение выработанные предложения о габаритах фарватера и гидротехнических сооружений с учетом перспектив дальнейшего развития судоходства, но и дал существенное обоснование внесенных предложений, принимая во внимание возможности комплексного использования гидроресурсов Дуная.

Рассмотренный проект Рекомендаций, — говорит *г-н Глава*, — после соответствующей доработки явится исходным материалом для придунайских стран при строительстве гидросооружений и будет способствовать повышению значения реки Дунай, как судоходного пути.

Г-н Малешев (Югославия) положительно характеризует усилия, приложенные аппаратом при разработке проекта Рекомендаций, высоко оценивая достигнутые результаты.

Исходя из вышеуказанного, по мнению югославской делегации представленный доклад рабочей группы может быть принят, тем более, что в нем отражены все предложения и замечания, внесенные делегациями, которые должны быть учтены при окончательной редакции.

Г-н Семенеску (Румыния) подчеркивает первостепенное значение вопроса установления габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае для перспективного развития судоходства. Рабочая группа, образованная для рассмотрения проекта Рекомендаций, в своем докладе отметила предложения, высказанные в процессе дискуссии представителями придунайских стран.

Румынская делегация убеждена, что предстоящее совещание экспертов придунайских стран окажет необходимую поддержку в деле ускорения завершения работы над проектом Рекомендаций, после чего проект будет представлен на утверждение XVIII сессии Дунайской Комиссии.

Постановление, предложенное рабочей группой, по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на р. Дунай принимается единогласно — ДК/СЕС 17/16.

Сессия переходит к пункту 8 повестки дня — Информация об итогах научного исследования ледового режима р. Дунай.

После заслушивания информации — ДК/СЕС 17/38 — Председатель предлагает представителям высказаться.

От имени венгерской делегации слово имеет г-н Циглер, который благодарит аппарат Комиссии за проведение исследования столь важного вопроса, отмечая, что дальнейшее сотрудничество компетентных органов придунайских стран будет способствовать разработке эффективных методов борьбы с ледовыми явлениями.

Ввиду отсутствия желающих выступить, проект постановления ставится на голосование.

Постановление по информации аппарата Комиссии об итогах научного исследования ледового режима р. Дунай принимается единогласно — ДК/СЕС 17/13.

Председатель
Дунайской Комиссии
К. ШТЕКЛЬ

Секретарь
Дунайской Комиссии
Й. РАБ

ПРОТОКОЛ

№ 99

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

23 января 1959 года

г. Будапешт

Председатель — г-н Штекль

Представители :

Народная Республика Болгарии	— г-н Стайков (заместитель представителя)
Венгерская Народная Республика	— г-н Пуя
Румынская Народная Республика	— г-н Раб
Союз Советских Социалистических Республик	— г-н Юнаков
Чехословацкая Республика	— г-н Штекль
Федеративная Народная Республика Югославии	— г-н Малешев

Заседание открывается в 10 часов.

Вниманию представителей предлагается доклад рабочей группы по рассмотрению проекта предложений по унификации опознавательных знаков для судов, плавающих по Дунаю (первая часть пункта 4 повестки дня).

Председатель просит представителей высказать замечания к заслушанному докладу рабочей группы — ДК/СЕС 17/17.

Г-н Стайков (Болгария) предлагает уточнить текст § I проекта постановления, а именно: после слов „...на обоих бортах...” добавить „...и на кормовой части...” и далее в соответствии с ранее предложенным текстом.

Проект постановления с внесенным замечанием ставится на голосование.

Постановление по рассмотрению проекта предложений по унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю, принимается единогласно — ДК/СЕС 17/22.

Сессия приступает к рассмотрению пункта 5 повестки дня — Информация о ходе разработки предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 17/34.

В связи с тем, что текст информации был роздан представителям заранее, сессия заслушивает краткое разъяснение, данное *г-ом Ивлевым* — заведующим Навигационным отделом, после чего на обсуждение вносится проект постановления — ДК/СЕС 17/21.

Г-н Паунович (Югославия), ссылаясь на сложность рассматриваемого вопроса и на необходимость ознакомления соответствующих югославских компетентных органов с принципами предложений, разрабатываемых аппаратом Комиссии, предлагает изложить пункт 2 проекта постановления в следующей редакции: „При дальнейшей разработке аппаратом Комиссии вопроса изменения Единой системы навигационной путевой обстановки руководствоваться принципами, изложенными в информации аппарата”.

Г-н Штекль от имени чехословацкой делегации поддерживает замечание *г-на Паунович* о том, что прежде чем одобрить принципы предложений, изложенных в представленной аппаратом Комиссии информации, следует знать мнение соответствующих компетентных органов своей страны. Формулировка пункта 2 постановления, предложенная *г-ом Паунович*, даст аппарату основания для дальнейшей разработки вопроса изменения Единой системы навигационной путевой обстановки.

Проект постановления с внесенной поправкой представляется на голосование.

Постановление по информации аппарата Комиссии о ходе разработки предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае принимается единогласно — ДК/СЕС 17/30.

Для дополнительной информации к пункту 5 повестки дня слово предоставляется г-ну Халачеву — Директору аппарата Комиссии.

На конференции Директоров дунайских пароходств, — говорит г-н Халачев, — состоявшейся в мае-июне в Братиславе, было высказано мнение о необходимости улучшения навигационной путевой обстановки на Дунае и обеспечения ночного плавания судов. Директора пароходств выразили просьбу, чтобы этот вопрос был рассмотрен в рамках Дунайской Комиссии и обсужден на одной из ближайших сессий. Аппарат Комиссии подготовил соответствующую информацию — ДК/СЕС 17/37, которая была роздана в письменной форме представителям.

Г-н Попов — старший инженер по навигации, зачитывает проект постановления по указанной информации — ДК/СЕС 17/28.

Председатель просит представителей высказаться.

Г-н Паунович (Югославия) предлагает в пункте 2 проекта постановления после слов: „Рекомендовать странам-членам Дунайской Комиссии и специальным речным Администрациям...” добавить „... рассмотреть вопрос улучшения навигационной путевой обстановки на Дунае, предусматривая следующие мероприятия...” и далее по тексту.

Г-н Глава (Чехословакия) говорит, что для достижения взаимного обмена опытом и возможности определения проведения необходимых мероприятий, которые послужили бы основой для улучшения условий судоходства на Дунае, следует включить в проект постановления новый пункт: „Поручить аппарату Комиссии в 1959 году организовать ознакомительную поездку по Дунаю от Регенсбурга до Сулины с участием на протяжении всей поездки представителей от компетентных организаций и судоходных обществ придунайских стран; при этом имеется в виду, что каждая придунайская страна выделит судно для осмотра соответствующего участка Дуная.

Доклад и предложение о результатах этого осмотра заслушать на одной из ближайших сессий Дунайской Комиссии”.

Г-н Стайков (Болгария), выражая согласие с проектом постановления и внесенными к нему поправками, просит дополнить пункт 2 следующим абзацем:

„... обратить внимание судоводителей на необходимость принятия мер к сохранности знаков навигационной путевой обстановки на Дунае”.

Г-н Семенеску (Румыния) от имени румынской делегации поддерживает предложение чехословацкой делегации о проведении ознакомительной поездки по Дунаю с целью изучения условий судоходства, и в свою очередь вносит следующее дополнение к п. 3 проекта постановления, после слов „... поручить аппарату...” добавить „... по согласованию с компетентными организациями придунайских стран организовать поездку по Дунаю в 1959—1960 г. г...”.

Румынская делегация считает такую поправку необходимой, так как этот вопрос должен быть согласован с аппаратом Дунайской Комиссии и с компетентными органами каждой страны для обеспечения необходимых условий при проведении такой поездки.

Постановление по вопросу дальнейшего улучшения навигационной путевой обстановки с внесенными дополнениями и изменениями принимается единогласно — ДК/СЕС 17/32.

Сессия приступает к рассмотрению информации об изучении аппаратом Комиссии юридических вопросов, касающихся судоходства на внутренних водных путях — ДК/СЕС 17/36 (пункт 7 повестки дня).

Ввиду того, что информация была роздана представителям в письменной форме, *г-н Манеску* — старший юрист аппарата Комиссии — после короткого вступительного слова зачитывает проект постановления.

Постановление по информации об изучении аппаратом Комиссии юридических вопросов, касающихся судоходства на внутренних водных путях, принимается единогласно — ДК/СЕС 17/24.

Сессия переходит к обсуждению пункта 9 повестки дня — О внесении изменений в Регламент о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии.

Председатель рабочей группы *г-н Кейлин* — эксперт советской делегации — представляет вниманию представителей доклад — ДК/СЕС 17/20 с соответствующим проектом постановления.

Постановление по внесению изменений в Регламент о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии принимается единогласно — ДК/СЕС 17/23.

Объявляется перерыв до 16 часов.

(После перерыва)

Сессия приступает к рассмотрению пункта 10 повестки дня — Принятие плана работы Дунайской Комиссии на 1959 год.

Председатель предлагает обсуждение проекта плана работы — ДК/СЕС 17/25 — проводить последовательно по пунктам, внося соответствующие дополнения или замечания, если таковые будут иметь место.

По пункту 1 замечаний не имеется.

Г-н Паунович (Югославия) предлагает в пункте 2, после слов „... условий судоходства на Дунае” — добавить „... а также в работах других международных организаций, занимающихся вопросами судоходства на внутренних водных путях”.

По пунктам 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 замечаний нет.

По пункту 10 *г-н Паунович* (Югославия) для уточнения текста предлагает после слов „... от загрязнения” — добавить „... обратив внимание на загрязнение вод от судоходства” и далее по тексту проекта.

Г-н Глава (Чехословакия), подчеркивая жизненную важность вопроса борьбы с загрязнением вод, коротко перечисляет мероприятия, проводимые в этом направлении в Чехословакии, и соответствующие принятые законы, тексты которых могут быть переданы аппарату Комиссии.

По пункту 11 Председатель просит *г-на Главу* дать соответствующее обоснование внесенному чехословацкой делегацией предложению о включении в план работы вопроса, касающегося подготовки предложений по изменению Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае.

Г-н Глава (Чехословакия) говорит, что общая проблема унификации таможенного режима подробно изучалась компетентными органами стран народной демократии, а также обсуждалась в марте 1957 года на специальной Конференции этих стран, где был разработан соответствующий проект. В новом проекте таможенного режима, в числе прочих вопросов, предлагается единый режим пломбировки при транзитном плавании судов, т. е. взаимное признание таможенных пломб, что дает возможность сократить таможенные формальности при международном внутреннем судоходстве до минимума, учитывая, что одной пломбировки было бы достаточно для прохождения судна на всем протяжении реки. Такой порядок пломбировки уже введен на некоторых реках.

Чехословацкая делегация предлагает изучить этот вопрос, рассмотрев его на предстоящем совещании экспертов придунайских стран.

Пункт 11 плана работы, касающийся данного вопроса, предлагается сформулировать следующим образом: „Собрать от придунайских стран и изучить предложения...” и далее в соответствии с ранее предложенным текстом.

Г-н Капикраян (Советский Союз) отмечает, что вопрос унификации правил таможенного надзора на Дунае был рассмотрен на VIII сессии Дунайской Комиссии в 1953 году. С тех пор прошло значительное время, в связи с чем следует считать правильным и своевременным предложение, внесенное чехословацкой делегацией о включении в план работы на 1959 год вопроса об изучении возможности изменения Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае. При тесном сотрудничестве всех стран — членов Дунайской Комиссии будет иметься возможность внести ряд поправок к Основным положениям, которые улучшат и упростят проведение таможенного надзора, что в свою очередь будет способствовать ускорению продвижения судов.

Г-н Паунович (Югославия) поддерживает предложение чехословацкой делегации, считая изучение вопроса изменения Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае, своевременным.

Пункты 12, 13, 14 принимаются без изменений.

В пункте 15 *г-н Паунович* (Югославия) предлагает не лимитировать количество вопросов, которые будут рассматриваться на совещании группы экспертов, в связи с чем повестку дня совещания считать предварительной.

По пунктам 16, 17, 18 и 19 замечаний нет.

Г-н Семенеску (Румыния) вносит поправку к пункту 20, предлагая не обуславливать точно срока представления материала в аппарат Комиссии, и вместо 1 июня 1959 года, как это указано в проекте плана работы, записать — „в самый кратчайший срок”.

Г-н Халачев — Директор аппарата Комиссии — выражает пожелание, чтобы соответствующие материалы, направляемые в распоряжение аппарата, были переведены на один из официальных языков Комиссии, как это и предусмотрено Правилами процедуры.

Г-н Капикраян (Советский Союз), отмечая важность и неотлагательность подготовки Сборника законоположений, выражает пожелание совет-

ской делегации, по возможности, ускорить направление необходимых материалов аппарату Комиссии с тем, чтобы Сборник законоположений, действующих в придунайских странах по вопросам судоходства, мог быть издан в самый короткий срок.

Г-н Пуя (Венгрия) поддерживает стремления делегатов предоставить возможность аппарату осуществить издание Сборника законоположений.

Г-н Паунович (Югославия) поддерживает мнение румынской делегации об исключении из текста точной даты направления в аппарат Комиссии соответствующих материалов, подчеркивая важность рассматриваемого вопроса.

Пункт 20 плана работы принимается с поправкой, внесенной румынской делегацией.

По пункту 21 г-н Капикраян (Советский Союз) выражает просьбу, по возможности, ускорить направление протоколов сессий представителям придунайских стран.

По пунктам 22 и 23 замечаний не имеется.

По пункту 24 г-н Паунович (Югославия) высказывает пожелание не ограничивать вопросы, намеченные для рассмотрения на группе экспертов, оговорив это положение так же, как и в пункте 15.

Пункт 25 принимается без изменений.

Г-н Стайков (Болгария) по пункту 26 предлагает в соответствии с выступлением болгарской делегации, при рассмотрении пункта 1 повестки дня, дополнить подпункт „f” таким образом, чтобы было отражено предложение болгарской делегации об участии Дунайской Комиссии в работе Комиссии СЭВ по транспорту, которая была создана в прошедшем году.

Г-н Штекль — Председатель Дунайской Комиссии — поддерживает замечание г-на Стайкова, ссылаясь на разговор с Секретарем Комиссии г-ом Сергеевым, который выразил надежду, что на следующее совещание будут приглашены представители от Дунайской Комиссии, и пункт 26 „f” предлагает дополнить словами „... и по вопросам плавания по Дунаю”.

Г-н Паунович (Югославия), соглашаясь с дополнением, внесенным болгарской делегацией к подпункту „f”, предлагает уточнить текст пункта 26 „e”, изложив его следующим образом: „... Групп экспертов, которые образованы или будут образованы при ЕЭК ООН по вопросам внутреннего судоходства (единая сеть европейских внутренних водных путей, новые методы судоходства и др.)”, поскольку не по всем из перечисленных вопросов в настоящее время в ЕЭК образованы группы экспертов.

Г-н Куперус (Европейская Экономическая Комиссия) поддерживает внесенное г-ом Паунович разъяснение и высказывает мнение о целесообразности участия представителей Дунайской Комиссии в работе Группы экспертов, занимающейся изучением вопроса перевозки опасных грузов (перевозка взрывчатых веществ и жидкого топлива). Рабочая группа должна вновь собраться в конце сентября с. г. для рассмотрения ранее подготовленного проекта.

Председатель просит аппарат окончательный текст пункта 27 отредактировать в соответствии с уже ранее принятым документом — ДК/СЕС 17/32 п. (3).

Пункт 28 принимается без изменений.

Слово предоставляется г-ну Паунович (Югославия).

На предыдущих сессиях имелась практика, — говорит г-н Паунович, — представления каждой делегацией информации о состоянии фарватера на своем участке Дуная. На настоящей сессии такие информации не представляются.

По мнению югославской делегации было бы целесообразным поручить аппарату Комиссии разработать схему (макет), на основе которой проводить сбор данных о содержании фарватера от придунайских стран и представлять их в виде информации очередным сессиям Дунайской Комиссии.

На основе вышеизложенного югославская делегация предлагает включить еще один пункт в план работы на 1959 год, изложив текст этого пункта в следующей редакции: „Разработать схему (макет) по сбору данных о содержании фарватера реки Дунай, которую после рассмотрения на группе экспертов представить на утверждение XVIII сессии Дунайской Комиссии. Начиная с 1959 года проводить сбор данных от придунайских стран и специальных речных Администраций по указанной схеме (макету) и представлять их в виде информации очередным сессиям Дунайской Комиссии”.

Ввиду того, что возражений не поступило, Председатель предлагает новый пункт включить в план работы как пункт 4, соответственно изменив нумерацию последующих пунктов.

План работы Дунайской Комиссии на 1959 год принимается единогласно — ДК/СЕС 17/31.

Сессия переходит к обсуждению пункта 11 повестки дня — Утверждение бюджета Дунайской Комиссии на 1959 год.

Г-н Штекль просит г-на Паунович — председателя рабочей группы по финансовым вопросам — представить доклад рабочей группы — ДК/СЕС 17/19.

Рабочая группа, — говорит г-н Паунович, — рассмотрела и одобрила проект бюджета Комиссии на 1959 год, который был составлен в соответствии с задачами, предусмотренными на 1959 год. При составлении доклада были учтены все замечания и пожелания, высказанные членами делегаций.

Г-н Глава (Чехословакия) от имени делегации выражает удовлетворение сокращением расходов, предусмотренных в проекте бюджета на 1959 год, по сравнению с предыдущим годом на 176 тыс. форинтов и поддерживает доклад рабочей группы.

Проект постановления, предложенный рабочей группой, ставится на голосование.

Постановление по проекту бюджета дунайской Комиссии на 1959 год принимается единогласно — ДК/СЕС 17/26.

Вниманию представителей предлагается пункт 12 повестки дня — Ориентировочная повестка дня XVIII сессии Дунайской Комиссии.

Г-н Паунович (Югославия) просит соответственно оформить и в ориентировочной повестке дня уже ранее внесенное югославской делега-

цией дополнение к проекту плана работы Комиссии на 1959 год, включив новый пункт после пункта „е” в следующей редакции :

„Проект схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай и информация аппарата Комиссии в соответствии с этой схемой”.

Ориентировочная повестка дня принимается единогласно — ДК/СЕС 17/27.

Сессия приступает к рассмотрению 13 пункта повестки дня — Разное.

Г-н Пуя (Венгрия) говорит, что ввиду того, что Венгерское правительство отозвало гражданина Венгерской Народной Республики — г-на Чак с должности заведующего Административно-хозяйственным отделом в связи с назначением его на другую работу, венгерская делегация просит сессию утвердить освобождение г-на Чак и назначение на эту должность венгерского гражданина г-на Хлатки.

Г-н Хлатки работал в аппарате Комиссии в должности коменданта здания-завхоза около 4-х лет, на протяжении которых добросовестно выполнял возложенные на него поручения. Венгерская делегация считает, что и в дальнейшем г-н Хлатки справится с задачами, которые на него будут возложены как на заведующего Административно-хозяйственным отделом. Г-н Хлатки говорит на русском, английском и немецком языках.

Постановление о назначении заведующего Административно-хозяйственным отделом Дунайской Комиссии принимается единогласно — ДК/СЕС 17/29.

На этом повестка дня XVII сессии Дунайской Комиссии исчерпана.

Г-н Штекль, подводя итоги, дает в целом положительную оценку проведенной работе и отмечает, что устранение некоторых недостатков, указанных на рабочих группах при обсуждении разработанных аппаратом вопросов, способствовало бы достижению еще более совершенных результатов.

Настоящая XVII сессия Дунайской Комиссии подтвердила правильность принятого на предыдущей сессии решения о предварительном рассмотрении технических и юридических вопросов на соответствующих группах экспертов придунайских стран, что дало возможность пленарным заседаниям и рабочим группам сосредоточить внимание на рассмотрении более принципиальных проблем.

Г-н Штекль подчеркивает значение столь важного вопроса, каким является разработка Рекомендаций по определению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, которые после их принятия, послужат основой для перспективного развития условий судоходства на Дунае в рамках осуществления комплексного использования гидроресурсов Дуная и при строительстве гидротехнических сооружений.

Решения, принятые по унификации опознавательных знаков для судов, плавающих по Дунаю, а также по унификации судовых документов, будут несомненно содействовать улучшению положения в данной области.

Наличие сотрудничества Дунайской Комиссии с Европейской Экономической Комиссией ООН по вышеуказанным вопросам, безусловно оказывает плодотворное влияние при разработке проблем, касающихся судоходства.

Информации, представленные аппаратом по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, по разработке вопросов, связанных с подготовляемой схемой комплексного использования гидроресурсов Дуная, об изучении юридических вопросов, касающихся судоходства на внутренних водных путях и об итогах научного исследования вопросов ледового режима реки Дунай явились основой для конкретных задач, поставленных перед аппаратом в настоящем году и нашедших свое отражение в плане работы Комиссии на 1959 год. Принятый план работы содержит важные и конкретные задачи в гораздо большем объеме, чем в предыдущие годы.

Г-н Штекль выражает уверенность, что аппарат Комиссии при содействии компетентных органов придунайских стран, так же как и в прошлом, успешно выполнит все возложенные на него задачи.

В заключение Председатель благодарит всех представителей и членов делегаций, экспертов министерства Транспорта Австрийской Республики и Федеративной Республики Германии, наблюдателей от Администрации Железных Ворот, от Европейской Экономической Комиссии ООН, а также Директора аппарата, его помощников и всех сотрудников, которые своим трудом содействовали успешному проведению XVII сессии.

Желая всем присутствующим успехов в работе, г-н Штекль XVII сессию Дунайской Комиссии объявляет закрытой.

*Председатель
Дунайской Комиссии*
К. ШТЕКЛЬ

*Секретарь
Дунайской Комиссии*
Й. РАБ

ПРИЛОЖЕНИЯ

I
ДОКЛАДЫ

ОТЧЕТ

ДИРЕКТОРА АППАРАТА О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА РАБОТЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ ЗА 1958 ГОД

В течение 1958 года Секретариат и Рабочий аппарат Дунайской Комиссии проводил работу согласно плану, принятому на XVI сессии Комиссии в январе 1958 года. В соответствии с указанным планом в 1958 году была проделана следующая работа :

Пункт 1

В целях подготовки необходимого материала для разработки плана основных работ на Дунае, аппарату Комиссии в 1958 году надлежало :

a) разработать проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае и представить его на рассмотрение XVII сессии Комиссии ;

b) закончить научные исследования вопросов, касающихся ледового режима реки Дунай, с выводами и предложениями ;

c) изучить и систематизировать данные, касающиеся перекатного режима реки Дунай ;

Этот пункт связан с вопросом, вытекающим из положений Конвенции о режиме судоходства на Дунае в части составления общего плана основных работ в интересах судоходства на базе предложений и проектов придунайских стран и речных Администраций (ст. 8/б Конвенции).

В ходе предыдущих сессий Комиссии была установлена целесообразность разделить разрешение указанной проблемы на три следующих этапа :

1. Установление единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае.

Этот вопрос был разрешен на XIV сессии и принятые Рекомендации были изданы и разосланы в 1957 году придунайским странам.

2. Установление габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.

Этот вопрос будет решаться на настоящей сессии.

3. Составление перспективного общего плана основных работ на Дунае, разработка которого предполагается по окончании изучения вопросов, касающихся ледового и перекатного режимов реки Дунай.

Подпункт „а”. Как известно, аппарат Комиссии подготовил и представил на XVI сессии предварительный проект Рекомендаций определения габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.

Учитывая предложения, высказанные на Рабочей группе при рассмотрении вышеуказанного предварительного проекта, аппарат Комиссии собрал от придунайских стран необходимые данные, на основе которых подготовил и в сентябре 1958 г. разослал всем придунайским странам новый проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае. Указанный проект Рекомендаций был обсужден на совещании группы экспертов придунайских стран, созванном, согласно п. 3. плана работы Дунайской Комиссии, 14 октября 1958 г.

На основе замечаний и предложений, высказанных на этом совещании экспертов, аппарат вновь переработал проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, который представляется настоящей сессии в соответствии с ориентировочной повесткой дня (п. 1 „с”).

Подпункт „b”. В течение 1957 г. аппарат Комиссии подготовил предварительный доклад о ледовом режиме реки Дунай на участке Девин — Сулина и представил его на рассмотрение XV сессии Дунайской Комиссии.

В соответствии с решением этой сессии в 1958 г. аппарат Комиссии продолжил исследования по этому вопросу и составил окончательный доклад о ледовом режиме р. Дунай.

Вышеуказанный доклад состоит из следующих 4-х частей :

1. Характеристики ледового режима реки Дунай на участке от порта Энгельхартсцелль до порта Сулина (2200—0 км).

2. Зависимость между ледовым режимом и температурным режимом воздуха на судоходной части реки Дунай от порта Девин до порта Сулина (1880—0 км).

3. Связь между ледовым режимом реки Дунай и геоморфологическими условиями русла на участке Адонь — Илок (1600—1300 км).

4. Предложенные методы борьбы со льдом и ожидаемые результаты. Объем доклада приблизительно 250 страниц ; в виде приложений имеется 14 таблиц и 20 рисунков.

Информация о результатах научных исследований вопросов ледового режима реки Дунай представляется XVII сессии, согласно ориентировочной повестке дня (п. 1 „h”).

Подпункт „с”. В целях выполнения поставленной задачи аппарат Комиссии в начале текущего года обратился к компетентным организациям придунайских стран с просьбой о получении от них необходимых данных, характеризующих перекатный режим реки Дунай по состоянию на 1957 год, поскольку аппарат уже располагал данными за предыдущие годы (1946—1956 г. г.).

На основе поступивших в аппарат Комиссии дополнительных материалов была в основном закончена разработка статистических данных, характеризующих перекатный режим судоходной части реки Дунай от п. Девин (1880 км) до п. Сулина (0 км) за период с 1946 по 1957 г. После этого аппарат Комиссии приступил к изучению вопроса о возможности установления генетической классификации перекатов, а также их классификации по тенденции к изменению. В процессе изучения вышеуказанных вопросов выяснилась необходимость в использовании методики для классификации перекатов,

которая применяется в придунайских странах. С этой целью аппарат Комиссии в сентябре месяца 1958 г. обратился к компетентным организациям придунайских стран с просьбой о получении материалов о методике, применяемой в их странах.

На состоявшемся в октябре месяца 1958 г. совещании экспертов придунайских стран аппарат Комиссии информировал о ходе разработки вопроса перекаточного режима реки Дунай. В процессе дискуссии по этому вопросу эксперты высказали ряд ценных предложений, которые уточнили общую направленность в части дальнейшего изучения перекаточного режима реки Дунай (документ ГЭ/58—2), на основе чего аппарат Комиссии продолжает изучение этого вопроса.

Пункт 2

Участвовать в работе Комиссии СЭВ, занимающейся составлением схемы комплексного использования гидроресурсов Дуная по вопросам, связанным с улучшением условий судоходства на Дунае, и в связи с этим приступить к разработке следующих вопросов :

а) целесообразность очередности осуществления судоходных сооружений и возможность строительства судоходных шлюзов и их габаритные размеры ;

б) существующие размеры грузооборота на Дунае и перспективы его развития, с учетом возможности соединения Дуная с другими бассейнами ;

с) требования судоходства, к удовлетворению которых следует стремиться на отдельных этапах осуществления схемы, и протяженность морского пути при осуществлении этой схемы.

В 1958 году сотрудники аппарата Комиссии принимали участие в трех совещаниях Комиссии СЭВ, проходивших в Бухаресте, Праге и Будапеште.

Информация об участии в вышеуказанных совещаниях представляется настоящей сессии в соответствии с пунктом 1 „е” ориентировочной повестки дня.

Вопросы, предусмотренные подпунктами „а”, „б” и „с”, аппаратом Комиссии решались следующим образом :

Подпункт „а”. В предварительной схеме комплексного использования гидроресурсов Дуная предусматривается сооружение на судоходной части ниже Девин 10-ти гидроузлов.

На этой части реки самые неблагоприятные для судоходства места находятся между Райка и Генью (1850—1791 км) и в Железных Воротах (1048—931 км), в связи с чем представляется целесообразным шлюзовать в первую очередь эти два участка.

Как известно, придунайские государства, в компетенцию которых входят эти участки (Чехословакия, Венгрия, Югославия и Румыния), изучают вопросы, связанные с составлением проектов строительства гидроэлектростанций и судопропускных сооружений для производства электроэнергии и улучшения условий судоходства. При шлюзовании этих участков будут устранены основные существующие препятствия для судоходства.

В отношении габаритов шлюзов вопрос разрешается в проекте Рекомендаций по установлению габаритов фарватера, который будет рассматриваться на настоящей сессии.

Подпункт „b” Выполняя этот подпункт плана работы, аппарат Комиссии разработал формуляр, разослав его всем придунайским странам в марте 1958 г., согласно которому желал бы получить данные по перспективному грузообороту на Дунае на 15—20 лет. По указанному формуляру предусматривалось получение от придунайских стран данных, которые служили бы материалом при разработке аппаратом Комиссии проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.

К настоящему времени по этому вопросу получены материалы от венгерских и болгарских компетентных организаций.

В ответах некоторых придунайских стран было указано, что из-за отсутствия в настоящее время материалов не представляется возможным сообщить соображения по перспективному грузообороту на Дунае.

Подпункт „с”. Требования судоходства, к удовлетворению которых следует стремиться на отдельных этапах осуществления схемы, отражены в проекте Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, которые, как уже было указано выше, будут рассматриваться на настоящей сессии.

Пункт 3

В течение 1958 года созвать совещания экспертов придунайских стран и других заинтересованных стран для обсуждения вопросов, указанных в п. 1 „а” и п. 2.

С 14 по 22 октября 1958 года проходило совещание группы экспертов придунайских стран.

Совещание рассмотрело проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, а также обсудило проект предварительных предложений по унификации опознавательных знаков на судах плавающих по Дунаю.

Кроме этого, на основе представленных аппаратом Комиссии информации, эксперты обменялись мнениями по вопросам унификации судовых документов для судов, плавающих по Дунаю, унификации полицейских правил и сигнализации на внутренних водных путях, разрабатываемой Группой экспертов при ЕЭК ООН, а также по вопросу изучения перекатного режима реки Дунай.

При рассмотрении проекта Рекомендаций по габаритам эксперты высказали ряд замечаний, которые были учтены аппаратом Комиссии при составлении проекта, представляемого настоящей сессии. Эксперты пришли к согласованному мнению по установлению следующих габаритов: глубины и ширины фарватера, минимального радиуса кривизны фарватера, полезной ширины судоходных пролетов мостов и полезной высоты воздушных линий, переброшенных через реку. В отношении полезной высоты судоходных пролетов мостов эксперты не пришли к единому мнению, и

этот вопрос будет вновь обсуждаться на сессии. Что касается габаритов шлюзов, эксперты предложили только ориентировочные размеры, которые включены в проект Рекомендаций.

Предложения, высказанные экспертами по остальным вопросам повестки дня совещания, отражены в соответствующих пунктах настоящего отчета, а также в докладе о совещании, разосланном придунайским странам в ноябре 1958 года (документ ГЭ/58-2).

Следует отметить, что проведенное совещание экспертов оказало большую практическую помощь в разрешении задач, стоящих перед Комиссией.

Пункт 4

Издать Гидрологический ежегодник реки Дунай за 1956 год и подготовить к изданию Ежегодник реки Дунай за 1957 год.

Подготовка к изданию Гидрологического ежегодника реки Дунай за 1956 год велась по новому макету, разработанному аппаратом Комиссии и одобренному компетентными организациями придунайских стран, согласно которому упомянутый Гидрологический ежегодник дополнен гидрометеорологическими данными по основным водомерным постам Верхнего Дуная (Регенсбург, Хофкирхен, Энгельхартсцелль, Линц, Штейн-Кремс и Вена-Рейхсбрюкке) и его притока Инн (водомерный пост Шердинг). Что касается многолетних характеристик уровней воды, расходов и их графиков, то эти данные в Ежегоднике не помещены, так как многолетние систематизированные данные за 1901/52 г. г. находятся в ранее изданном Комиссией Гидрологическом справочнике реки Дунай.

Гидрологический ежегодник реки Дунай за 1956 год издан общим тиражом в 340 экз. и в декабре 1958 года разослан придунайским странам и речным Администрациям.

По аналогичному макету было закончено составление Гидрологического ежегодника реки Дунай за 1957 год, издание которого аппарат Комиссии намеревается осуществить в 1959 году.

Пункт 5

После получения материалов приступить к переизданию карт участков Дуная с учетом современного состояния фарватера этих участков.

На основе полученного от немецких компетентных организаций картографического материала, покрывающего участок реки Дунай от порта Регенсбург (2379 км) до шлюза „Кахлет” (2230,5 км), откорректированного по состоянию на 1 апреля 1958 года, аппаратом Комиссии был подготовлен и сдан в печать авторский оригинал лоцманской карты. В подготовленных к изданию лоцманских картах введения, условные обозначения и отдельные надписи выполнены на официальных языках Комиссии. Что касается названия географических пунктов и других элементов, то они на картах выполнены в немецкой транскрипции. В настоящее время лоцманские карты находятся в печати и их первые тиражные оттиски получены для просмотра. Общий тираж издаваемых лоцманских карт составляет 2000 экз.

Пункт 6

Приступить к сбору материалов от придунайских стран и речных Администраций, характеризующих настоящее положение фарватера реки Дунай, с целью внесения соответствующих изменений в изданную Лоцию реки Дунай.

Выполняя эту задачу, аппарат Комиссии в начале отчетного года разработал и разослал придунайским странам и речным Администрациям макет, согласно которому желал бы получить материалы, характеризующие современное положение фарватера реки Дунай и элементы навигационного характера.

В настоящее время в аппарат Комиссии поступили материалы от Болгарии, Венгрии, Советского Союза и Чехословакии. По получении материалов от остальных придунайских стран аппарат Комиссии приступит к составлению описания.

Поскольку положение фарватера и элементов навигационного характера на большом протяжении судоходной части реки Дунай подвержены изменениям, для судоходства было бы практически ценным, чтобы указанные описания аппарат Комиссии смог составить и издать в 1959 году по отдельным участкам реки, которые являлись бы дополнением к ранее изданным Лоциям реки Дунай.

Пункт 7

Продолжать составление и рассылку придунайским странам ежемесячных гидрологических бюллетеней и месячных прогнозов уровней воды (последних — по телеграфу).

В отчетном году аппарат Комиссии продолжал регулярное составление месячных гидрологических бюллетеней и месячных прогнозов уровней воды на Дунае, которые рассылал почтой и по телеграфу придунайским странам.

По практическим соображениям в ежемесячных гидрологических бюллетенях в 1958 году аппарат Комиссии не помещал данные, касающиеся прогнозов уровней воды, поскольку они рассылаются придунайским странам по телеграфу. Количество постов, по которым в бюллетене даются месячные суммы осадков и температуры воды, по согласованию с экспертами Австрийской Республики и Федеративной Республики Германии, дополнено новыми постами Верхнего Дуная и его притоков.

Пункт 8

Продолжать сбор и изучение материалов, получаемых от придунайских стран для разработки предложений, направленных на дальнейшее развитие гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае, и подготовить по этому вопросу к июлю 1958 года соответствующую информацию для рассылки придунайским странам.

В целях выполнения указанной задачи аппарат Комиссии собрал от придунайских стран материалы, характеризующие размещение в бассейне реки Дунай сети гидрометеорологических станций и постов, а также про-

граммы наблюдений на них. Результаты анализа собранных материалов аппаратом Комиссии были изложены в специальной информации, которая в июле 1958 года была разослана придунайским странам. В информации указано по участкам бассейна реки Дунай количество гидрометеорологических станций и постов, их положение по высотным зонам, а также программа наблюдений на этих станциях и постах. Кроме того, в информации освещен вопрос, касающийся размещения водомерных постов на реке Дунай и его главных притоках.

Анализ собранных по данному вопросу материалов показал, что из-за отсутствия в них ряда данных, в настоящее время пока что не представляется возможным сделать какие-либо выводы о целесообразности расширения сети гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай и разработки унифицированной программы наблюдений на них.

Этот вопрос, по мнению аппарата Комиссии, подлежит дополнительному изучению, в связи с чем аппарат намерен продолжать сбор и изучение необходимых материалов. Информацию по указанному вопросу аппарат полагает представить на XVIII сессии Дунайской Комиссии.

Пункт 9

Издать типографским способом :

- a)* Полное описание зимовников и временных убежищ на реке Дунай ;
- b)* Рекомендации по унификации правил ветеринарного и фитосанитарного надзора на Дунае ;
- c)* Альбом типов судов, плавающих на Дунае, с указанием их основных характерных данных ;
- d)* Сборник Действующих договоров и соглашений, заключенных между придунайскими странами и соответствующими организациями по вопросам судоходства на Дунае.
- e)* Километровник реки Дунай на французском языке ;
- f)* Правила процедуры Дунайской Комиссии ;
- g)* Переиздать Основные положения о плавании по Дунаю.

Подпункт „a”. На основе поступивших в аппарат Комиссии от придунайских стран материалов, характеризующих зимовники и временные зимние убежища на реке Дунай от порта Регенсбург (2379 км) до порта Сулина (0 км) по состоянию на 1958 год, был составлен альбом.

Альбом содержит текстовую часть, в которой указаны сведения о местоположении, габаритах, вместимости, степени защищенности ото льда, наличии средств связи и т. д., а также схемы, на которых дано плановое положение зимовников и временных зимних убежищ.

В разделе альбома „Приложения” помещены тарифы на зимовку судов, установленные в придунайских странах, и общая схема расположения зимовников и временных зимних убежищ на реке Дунай.

Альбом находится в стадии издания и выйдет на официальных языках Комиссии общим тиражом в 1500 экз.

Подпункт „b”. Типографским способом, тиражом в 250 экземпляров, были изданы Рекомендации по унификации ветеринарного и фитосанитарного надзора на Дунае, принятые на XVI сессии, и в октябре 1958 г. разосланы придунайским странам и заинтересованным организациям.

Подпункт „с”. Учитывая трудности, которые возникли при получении необходимых фотографий для издания альбома типов судов, аппарат Комиссии в 1958 году предложил заменить их схемами (продольный профиль и план судна), считая однако целесообразным продолжить сбор фотографий типов судов для издания указанного альбома в будущем.

В настоящее время от большинства придунайских стран получены основные характерные данные о типовых судах и от Болгарии, Венгрии, Румынии и Советского Союза схемы этих типовых судов, которые находятся в стадии подготовки к изданию. После получения схем от остальных придунайских стран аппарат Комиссии в 1959 г. сможет издать альбом типов судов.

Подпункт „d”. При подготовке к изданию Сборника действующих договоров и соглашений, заключенных между придунайскими странами и соответствующими организациями по вопросам судоходства на Дунае, аппарат Комиссии, не имея возможности осуществить своими силами перевод материалов, поступивших от придунайских стран для Сборника не на официальных языках Комиссии, был вынужден сдать их для перевода вне аппарата, с целью подготовки авторского оригинала сборника на французском языке. В настоящее время перевод указанных соглашений заканчивается и после окончания перевода всех материалов на русский язык сборник может быть издан в 1959 году.

Перед изданием сборника, аппарат Комиссии намерен разослать авторский оригинал придунайским странам для проверки и внесения возможных изменений и дополнений.

Подпункт „e”. В начале отчетного года аппаратом Комиссии был подготовлен к изданию Километровник реки Дунай от порта Регенсбург (2379 км) до порта Сулина (0 км) на французском языке.

При подготовке к изданию в Километровник были внесены некоторые изменения, обусловленные вновь поступившими в аппарат Комиссии от придунайских стран материалами, характеризующими положение отдельных навигационных элементов на реке по состоянию на 1958 год.

Километровник реки Дунай на французском языке издан общим тиражом в 1500 экземпляров.

Подпункт „f”. Правила процедуры Дунайской Комиссии были переизданы в количестве 270 экземпляров с дополнениями, принятыми на XVI сессии, и в мае 1958 года разосланы представителям стран—членов Комиссии.

Подпункт „g”. Основные положения о плавании по Дунаю в количестве 240 экземпляров были переизданы и разосланы представителям в июне 1958 года. В новом издании Основных положений включены дополнения о сигнализации на толкаемых караванах, некоторые статьи изложены в новой редакции, согласно решения XI сессии Дунайской Комиссии, а также включены приложения об огнях и сигналах судов, плавающих по Дунаю.

Пункт 10

Издать бюллетень по грузообороту на Дунае за период 1950—1955 г. и за 1946 г. и подготовить к изданию бюллетень по грузообороту на Дунае за 1956 и 1957 г. г.

Выполняя указанный пункт плана работы, аппарат Комиссии на основе полученных данных от придунайских стран и речных Администратий Низовьев Дуная и Железных Ворот, издал на ротаторе „Статистический бюллетень Дунайской Комиссии (грузооборот по Дунаю за период с 1950 по 1955 г.)“ и разослал его придунайским странам в декабре 1958 года.

Бюллетень состоит из следующих пяти разделов : общий грузооборот по Дунаю, грузооборот основных дунайских портов, составленный по странам; грузооборот на Дунае по странам прибытия и отправления ; грузооборот на сулинском канале и грузооборот на участке Железных Ворот. Статистические данные по годам и странам представлены в бюллетене в виде таблиц и графиков.

В указанном бюллетене по некоторым странам в соответствии с полученными материалами, вместо данных за 1946 год помещены данные за 1947 или 1949 год.

Что касается данных по грузообороту за 1956—1957 г.г., они подготавливаются для издания в 1959 году.

Следует отметить, что в целях избежания неточности, было бы желательно, чтобы придунайские страны в будущем представляли данные по грузообороту на Дунае в соответствии с разработанным аппаратом Комиссии формуляром.

Пункт 11

Принимать участие в осмотрах участков Дуная, проводимых компетентными организациями придунайских стран.

В связи с тем, что в течение 1958 года не проводились осмотры участков р. Дунай, нельзя отметить какой бы то ни было деятельности аппарата в отношении данного пункта плана работы.

Пункт 12

Обсудить на группе экспертов придунайских стран, в порядке взаимного обмена опытом, некоторые юридические вопросы, касающиеся судоходства на Дунае, и, в частности :

- a) вопросы ответственности, вытекающей из столкновения судов ;
- b) вопросы оказания помощи судам при авариях ;
- c) вопросы ограничения ответственности судовладельца.

Совещание экспертов по юридическим вопросам было проведено с 15 по 20 сентября 1958 года. Эксперты обсудили вопросы, предусмотренные планом, а также вопрос о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям. За основу дискуссии по вопросам повестки дня были взяты

проекты конвенций, которые подготавливаются Рабочей группой по речному праву при ЕЭК ООН, а также разрабатываемые в предварительной форме Международным Институтом по унификации частного права в Риме.

Эксперты обменялись мнениями по проектам этих конвенций с точки зрения приемлемости принципиальных положений этих проектов для дунайского судоходства и соответствия их законодательству стран-членов Комиссии. При этом было отмечено, что, хотя некоторые принципы указанных проектов конвенций (например — ограничение ответственности судовладельца) в странах не применяются, однако введение их было бы полезным. Вместе с тем эксперты отметили те принципиальные положения, которые являются неприемлемыми для стран — членов Комиссии. Подробный доклад о совещании экспертов по юридическим вопросам направлен представителям в сентябре 1958 года (документ ГЭ/58-1).

Совещание экспертов оказало большую помощь в деле дальнейшего участия стран — членов Комиссии в разработке указанных конвенций, позволило экспертам глубже изучить законодательства придунайских стран по этим вопросам и показало целесообразность проведения подобных совещаний в дальнейшем.

Пункт 13

Подготовить предварительный проект предложений по унификации опознавательных знаков судов, плавающих по Дунаю, и приступить к разработке предложений по унификации судовых документов. Провести совещание экспертов придунайских стран по обсуждению указанных вопросов.

Выполняя этот пункт плана работы, аппарат Комиссии собрал от придунайских стран данные о существующих в этих странах положениях в части нанесения опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю. На основе собранных материалов, а также с учетом главных положений проекта Рекомендаций по унификации опознавательных знаков для судов внутреннего плавания, разработанных группой экспертов при ЕЭК, аппарат Комиссии составил предварительный проект предложений по этому вопросу, который в октябре месяце 1958 г. был рассмотрен на совещании экспертов придунайских стран.

При обмене мнениями по существу проекта предложений эксперты констатировали, что предусмотренные в нем положения о порядке нанесения опознавательных знаков на суда, с точки зрения сложившейся практики на Дунае, могут быть приемлемы.

В целом по проекту предложений эксперты высказали пожелания, чтобы в нем были отражены только основные принципы, касающиеся перечня и порядка нанесения опознавательных знаков на суда, которые были бы необходимы при международном плавании.

Для разработки предложений, касающихся унификации судовых документов для судов, плавающих по Дунаю, аппарат Комиссии собрал от придунайских стран действующие судовые документы и представил информацию на вышеупомянутом совещании экспертов.

При обмене мнениями по этому вопросу эксперты высказались за целесообразность разработки унифицированного судового удостоверения, которое при международном плавании судов могло бы объединить документы 1, 2, 5, 8 и 10, предписанные статьей 12 Основных положений о плавании по Дунаю, оставив остальные документы не унифицированными.

Анализ собранных от придунайских стран действующих судовых документов и принципы их унификации представляются настоящей сессии в информации аппарата Комиссии, в соответствии с пунктом 1/d ориентировочной повестки дня.

Пункт 14

Приступить к разработке предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае с учетом перспективного развития дунайского судоходства и гидростроительства, а также унифицированной системы сигналов, которая будет принята на международных внутренних водных путях, и на XVII сессии Дунайской Комиссии заслушать информацию по этому вопросу.

Выполняя настоящий пункт плана работы, аппарат Комиссии в отчетном году приступил к разработке указанных выше предложений.

Информация о ходе разработки аппаратом Комиссии этих предложений представляется настоящей сессии в соответствии с пунктом 1/e ориентировочной повестки дня.

Пункт 15

Проводить составление аннотаций материалов, помещаемых в изданиях по вопросам, представляющим интерес для дунайского судоходства и деятельности Дунайской Комиссии.

В начале отчетного года сотрудникам аппарата, соответственно их специальности и знанию иностранных языков, было поручено регулярное составление аннотаций материалов, помещаемых в изданиях, получаемых Комиссией, по вопросам, представляющим интерес для дунайского судоходства и деятельности Дунайской Комиссии. Аннотации, составляемые на официальных языках Комиссии, систематизируются в специальной подшивке.

Пункт 16

В течение 1958 года, исходя из целесообразности для Дунайской Комиссии, принимать участие в работе :

а) Комитета по внутреннему транспорту и Подкомитета по внутреннему водному транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН ;

б) Рабочей группы по речному праву по проектам Конвенции об ответственности, вытекающей из столкновения судов, и Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям ЕЭК ООН ;

с) Группы экспертов по унификации сигнализации и полицейских регламентов во внутреннем судоходстве ЕЭК ООН ;

d) Международного института по унификации частного права по вопросам, касающимся судоходства на внутренних водных путях.

На протяжении 1958 года сотрудники аппарата Дунайской Комиссии принимали участие в работе перечисленных выше органов, а также Группы экспертов при ЕЭК ООН по статистике, совещаниях Комиссии СЭВ по использованию гидроресурсов Дуная, конференции директоров дунайских пароходств, в работе Всемирной Гидрометеорологической организации и в совещаниях Совместной венгеро-чехословацкой Технической Комиссии.

Благодаря этому участию расширилась и укрепилась связь с международными организациями, занимающимися непосредственно проблемами судоходства на внутренних водных путях, и организациями, связанными с этими вопросами.

Подробные доклады об участии сотрудников аппарата Комиссии в работе международных организаций и совещаний были своевременно направлены представителям.

Укомплектованность аппарата Дунайской Комиссии

За отчетный период в штате сотрудников Дунайской Комиссии произошли следующие изменения :

Отозваны из аппарата Дунайской Комиссии :

1. чертежник Василев В. Г. — гражданин НРБ — 1/I-1958 года ;
 2. старший инженер-гидротехник Хорват Ш. — гражданин ВНР — 22/V-1958 года ;
 3. бухгалтер Элек Д. — гражданин ВНР — 1/VI-1958 года ;
 4. заведующий Административно-хозяйственным отделом Чак Э. — гражданин ВНР — 1/X-1958 г. ;
 5. статистик Папич В. — гражданин ФНРЮ — 25/X-1958 года ;
 6. кассир Майстанович Д. — гражданин ФНРЮ — 19/XI-1958 года ;
- За то же время в аппарат Комиссии были направлены :

1. чертежник Стоянов Н. Й. — гражданин НРБ — 1/I- 1958 года ;
2. старший инженер-гидротехник Тёри К. — гражданин ВНР — 22/V-1958 года ;
3. заведующий Административно-хозяйственным отделом Хлатки Б. — гражданин ВНР — 1/X-1958 г. (переведен с должности коменданта здания - завхоза. Его назначение должно утверждаться настоящей сессией) ;
4. комендант здания - завхоз Хамор М. — гражданка ВНР — 1/X-1958 года ;
5. кассир Рибнер М. — гражданин ФНРЮ — 16/X-1958 года ;
6. статистик Иович Ж. — гражданин ФНРЮ — 29/XI-1958 года.

В соответствии с действующим штатным расписанием, утвержденным IX сессией Дунайской Комиссии, из 30 штатных должностей укомплектовано 25 должностей, в том числе по Секретариату из 16 штатных единиц укомплектовано 11 и по Рабочему аппарату — из 16 штатных единиц — 13.

По гражданству стран — членов Комиссии штатное расписание укомплектовано следующим образом :

граждан НРБ	3 чел.
граждан ВНР	8 чел.
граждан РНР	3 чел.
граждан СССР	3 чел.
граждан ЧР	4 чел.
граждан ФНРЮ	4 чел.

Кроме штатного персонала, в аппарате Дунайской Комиссии работает 10 человек внештатного персонала — граждан Венгерской Народной Республики.

Прочие вопросы

1. В соответствии с постановлением XVI сессии был подготовлен проект изменений и дополнений к Регламенту о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии, который в июле 1958 года был направлен всем представителям. При разработке проекта аппарат исходил из изменений, происшедших со времени утверждения Регламента, а также из создавшейся в течение этого времени практики в применении его постановлений.

2. Подготовлены к печати и изданы типографским способом на официальных языках Комиссии протоколы XVI сессии Дунайской Комиссии.

3. Библиотека Комиссии в 1958 году пополнена новыми техническими изданиями и журналами, отражающими судоходство на внутренних водных путях.

Установлен обмен изданиями Комиссии с некоторыми научно-исследовательскими институтами придунайских стран, занимающимися проблемами судоходства.

4. Произведен ремонт здания Комиссии и ряда квартир сотрудников.

Отчет об исполнении бюджета Дунайской Комиссии по состоянию на 1 января 1959 года представляется отдельно.

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЁТ

ОБ ИСПОЛНЕНИИ СМЕТЫ НА 1 ЯНВАРЯ 1959 Г.

ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТА

на 1 января 1959 года

	В ф о р и н т а х	
I.		
ПРИХОД		
Взносы придунайских стран в бюджет Комиссии за 1958 г.	3 660 000	
Остаток по бюджету на 1/I. 1958 г.	123 006	
Прочие доходы		
a) Арендная плата сотрудников за пользование имуществом Комиссии	20 214	
b) %% начисления в Банках	6 299	
c) Поступления от проданных материалов, изданных Комиссией	4 294	
d) Поступления от проданных предметов инвентаря	42 107	
e) Курсовая разница	632	3 856 552
II.		
РАСХОД		
Израсходовано по статьям бюджета за 1958 г.	3 680 569	3 680 569
Остаток по бюджету на 1 января 1959 г.		175 983
В том числе		
a) Наличие в кассе	5 560	
b) Наличие в банках	168 793	
c) Кладовая	8 380	
	182 733	
К р е д и т о р	6 750	
	175 983	

Статьи	Наименование	В ф о р и н т а х			
		Утверж- дено	Израсхо- довано	Неисполь- зованный остаток ассигно- ваний	Пере- расхо- довано
1.	ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА	2 307 000	2 208 953	98 047	
	В том числе				
	а) Основная зарплата	1 630 000	1 578 622	51 378	
	б) Надбавка за знание языков ...	152 000	147 226	4 774	
	в) Надбавка за выслугу лет	275 000	243 035	31 965	
	д) Надбавка на детей	97 000	89 918	7 082	
	е) Зарплата работников внештат- ного персонала	153 000	150 152	2 848	
2.	НАЧИСЛЕНИЯ НА ЗАРПЛАТУ	31 000	29 269	1 731	
	В том числе				
	а) Страховые начисления	25 000	23 359	1 641	
	б) Культфонд	6 000	5 910	90	
3.	ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ РАСХОДЫ	540 000	528 163	11 837	
	В том числе				
	а) Канцелярские и чертежные принадлежности	15 000	14 716	284	
	б) Типографские расходы	6 000	5 943	57	
	в) Телефонные и почтово-теле- графные расходы	61 000	53 836	7 164	
	д) Наем и содержание помещений	298 000	297 951	49	
	е) Ремонт помещений	73 000	68 965	4 035	
	ф) Приобретение мелкого инвен- таря	3 300	3 258	42	
	г) Содержание и ремонт автотран- спорта	70 000	69 794	206	
	х) Страхование имущества	13 700	13 700	—	
4.	КОМАНДИРОВКИ И ПЕРЕМЕ- ЩЕНИЕ СОТРУДНИКОВ ...	160 000	159 272	727	
	В том числе				
	а) Оплата проезда, суточных и квартирных	90 000	78 045	11 955	
	б) Расходы по перемещению ра- ботников	25 000	43 476		18 476
	в) Оплата проезда сотрудников при уходе в отпуск	45 000	37 752	7 248	

Статьи	Наименование	В ф о р и н т а х			
		Утверж- дено	Израсхо- довано	Неисполь- зованный остаток ассигно- ваний	Пере- расхо- довано
5.	ИЗДАНИЕ МАТЕРИАЛОВ КО- МИССИИ	500 000	496 591	3 409	
6.	ПРОВЕДЕНИЕ И ОБСЛУЖИВА- НИЕ СЕССИЙ КОМИССИИ ..	90 000	77 477	12 523	
7.	ИЗУЧЕНИЕ ИНОСТРАННЫХ ЯЗЫКОВ	—	—	—	
8.	ПРИБРЕТЕНИЕ ЛИТЕРА- ТУРЫ И ПЕРИОДИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ	20 000	11 513	8 487	
9.	ПРИБРЕТЕНИЕ ИНВЕНТАРЯ И СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА ..	45 000	41 620	3 380	
10.	РЕМОНТ ИНВЕНТАРЯ	20 000	19 403	597	
11.	МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВА- НИЕ	17 000	16 370	630	
12.	ПРОЧИЕ РАСХОДЫ	94 000	91 937	2 063	
	В том числе				
	а) Пособия на лечение и оплата курортно-санаторных путёвок	80 000	78 968	1 032	
	б) Представительские, премиаль- ные и непредвиденные расходы	14 000	12 969	1 031	
	Итого	3 824 000	3 680 569	143 431	

Директор аппарата
Дунайской Комиссии
К. ХАЛАЧЕВ

Главный бухгалтер
И. АВРАМЕСКУ

БАЛАНС
на 1-ое января 1959 г.

А К Т И В	в форинтах П А С С И В	
Касса (4302,61 фт, 1181,80 злотых, 38,30 ав. шил, 30 бельг. фр, 45 лей, 31 ч. кр. и 6,70 марки (ГДР), по учету 1256,99 фт)	5 559,60	Взносы придунайских го- сударств в бюджетный фонд Комиссии в соот- ветствии со ст. 10 Кон- венции и постановлением XVI
Государственная Сберега- тельная касса, Буда- пешт, счет № 250 905	33 127	сессии 3 783 006,30
Венгерский Националь- ный Банк, клиринг юг. доллары	1 996,32	плюс Прочие по- ступления . 73 545,45 3 856 551,75
Венгерский Националь- ный Банк, доллары 2090,32	24 610,20	минус Расходы за 1958 г. 3 680 569,22
Чехословацкий Государ- ственный Банк, г. Прага, счет № 249/18/158	4 438,42	Переходящий остаток на 1 января 1958 г. 175 982,53
Национальный Банк ФНРЮ, г. Белград, сч. кл. юг. доллары № 3110/399	104 621,36	Кредиторы 6 749,96
Кладовая	8 379,59	
	182 732,49	182 732,49

Директор аппарата
Дунайской Комиссии
К. ХАЛАЧЕВ

Главный бухгалтер
И. АВРАМЕСКУ

31 декабря 1958 г.

ОБЪЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

К ОТЧЕТУ ОБ ИСПОЛНЕНИИ БЮДЖЕТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
ЗА 1958 ГОД

В соответствии со ст. 46 Правил процедуры, настоящей сессии представляется на рассмотрение отчет об исполнении бюджета за 1958 год.

Бюджет Дунайской Комиссии, составленный, в соответствии со ст. 10 Конвенции, из членских взносов придунайских государств — членов Комиссии, производимых ежегодно в одинаковом для каждого государства размере, был утвержден XVI сессией Дунайской Комиссии, равный по приходной и расходной его частям в сумме 3 824,0 тыс. фт.

Приходная часть бюджета (в тыс. форинтов)

Приходная часть бюджета определялась из:

a) переходящего остатка неиспользованных средств по бюджету 1957 г.	123,0
b) взносов придунайских государств — членов Комиссии в размере 610 тыс. фт от каждой страны, что составляет	3660,0
c) предполагавшихся прочих поступлений	41,0

Фактически приходная часть бюджета состояла из:

— остатка неиспользованных средств по бюджету 1957 г.	123,0
— взносов придунайских государств в соответствии с решением XVI сессии	3660,0
— прочих поступлений	73,5
оплата сотрудниками аппарата за пользование имуществом Комиссии в квартирах	20,2
% % начисления в банке	6,3
поступления от проданных материалов, изданных Комиссией	4,3
поступления от проданных предметов инвентаря	42,1
курсовая разница	0,6

Итого ... 3856,5

Сумма в 32,5 тыс. фт, превышающая приходную часть бюджета против суммы, утвержденной XVI сессией, образовалась по статье „прочие поступления”, главным образом за счет проданной автомашины ЗИМ и других предметов инвентаря, а также за счет поступлений от проданных материалов, издаваемых Комиссией. Указанные поступления не планировались в бюджете Комиссии.

Кредиторская задолженность по балансу 1958 г. в сумме 6,7 тыс. фт. образовалась за счет превышения взноса СССР в 1958 г. Согласно указанию представителя, эта сумма будет зачислена в счет взноса за 1959 год.

Расходная часть бюджета (в тыс. форинтов)

Расход по всем статьям бюджета за 1958 г. составляет 3680,6
Неиспользованные средства по бюджету 1958 г., как
переходящий остаток, составляют 175,9

В переходящем остатке средств на 1 января 1959 года имеется 2090,32 доллара и небольшие суммы других валют — остатки по командировкам.

Расходование средств по статьям :

Ст. 1 — Заработная плата

Предусмотрено 2307,0
Израсходовано 2209,0

Выплата заработной платы сотрудникам аппарата Комиссии производилась в форинтах согласно постановлению XVI сессии, в эквивалентных суммах с окладами, утвержденными X сессией, и надбавками согласно Регламенту о правах и обязанностях сотрудников.

Внештатному (обслуживающему) персоналу выплачивалась заработная плата по окладам, установленным в соответствии с заключенными договорами по местному законодательству, и надбавками согласно Регламенту и правах и обязанностях.

В течение отчетного года был отозван из аппарата Комиссии бухгалтер, должность которого осталась незамещенной ; не была также замещена должность стенографистки-машинистки, однако в течение года использовались временно назначаемые машинистки ; были отозваны и заменены новыми 4 сотрудника, что отразилось на ст. „Заработная плата”, главным образом на пункте „Надбавка за выслугу лет”.

В результате этих изменений образовался остаток в 98,0 тыс. фт.

Ст. 2 — Начисления на заработную плату

Предусмотрено 31,0
Израсходовано 29,0

По этой статье выплачивались страховые начисления к заработной плате внештатного и временного персонала, в соответствии с местным законодательством.

Ст. 3 — Хозяйственные расходы

Предусмотрено	540,0
Израсходовано	528,2

По большинству разделов этой статьи в основном израсходованы утвержденные суммы.

По разделу „d” — „Наем и содержание помещений” — сотрудникам выплачивалась частичная компенсация квартирной платы в среднем 4,7 т. фт. ежемесячно. По разделу „с” — „Телефонные и почтово-телеграфные расходы” — образовалась экономия в сумме 7,1 т. фт., главным образом за счет уменьшения международных телефонных переговоров.

По разделу „е” — „Ремонт помещений” — имеется остаток в 4,0 т. фт. Основной ремонт помещений был произведен.

Ст. 4 — Расходы по командировкам и перемещению сотрудников

Предусмотрено	160,0
Израсходовано	159,3

Имеющиеся остатки по разделам „а” — „Оплата проезда, суточных и квартирных” — в сумме 11,9 т. фт. и „с” — „Оплата проезда сотрудников при уходе в отпуск” — 7,2 т. фт. покрывают в пределах этой же статьи раздел „b” — „Расходы по перемещению работников” — перерасход в сумме 18,5 т. фт, образовавшийся в связи с заменой 4-х сотрудников, из которых двое прибыли из другой страны.

Ст. 5 — Издание материалов Комиссии

Предусмотрено	500,0
Израсходовано	496,6

Оплачены типографские расходы по изданию протоколов XVI сессии, Гидрологического ежегодника за 1956 г., Километровника р. Дунай на французском языке, приложения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, ежемесячных гидрологических бюллетеней, а также за переиздание Правил процедуры и Основных положений о плавании по Дунаю. Кроме того, частично оплачено за издание Лоцманских карт участка Дуная Регенсбург — „Кахлет” и за Описание зимовников. Оплачено также и за другие работы, связанные с подготовкой материалов к изданию.

Ст. 6 — Проведение и обслуживание сессий

Предусмотрено	90,0
Израсходовано	77,5

Указанная сумма израсходована на проведение XVI сессии и двух совещаний групп экспертов.

Ст. 8 — Приобретение литературы и периодических изданий

Предусмотрено	20,0
Израсходовано	11,5

Израсходовано на приобретение периодических изданий. Заказанная техническая литература в отчетном году не была получена, чем объясняется остаток в 8,5 т. фт.

Ст. 9 — Приобретение инвентаря и средств транспорта

Предусмотрено	45,0
Израсходовано	41,6

Приобретены предметы инвентаря (занавески, ковры, мебель) для служебного помещения и квартир сотрудников.

Ст. 10 — Ремонт инвентаря

Предусмотрено	20,0
Израсходовано	19,4

По мере необходимости производилась починка инвентаря в служебном здании и квартирах сотрудников.

Ст. 11 — Медицинское обслуживание

Предусмотрено	17,0
Израсходовано	16,4

Уплачено за право пользования поликлиникой штатными сотрудниками аппарата Комиссии и членами их семей, согласно заключенному договору.

Ст. 12 — Прочие расходы

Предусмотрено	94,0
Израсходовано	91,9

По этой статье были выплачены в пределах двухнедельного основного оклада пособия при уходе сотрудников в отпуск на лечение и для приобретения путевок, при рождении детей, а также в случае болезни.

По этой же статье оплачены представительские и непредвиденные расходы.

Утвержденный бюджет соответствовал реальным расходам Комиссии, согласно утвержденному плану работы на 1958 год.

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ФИНАНСОВЫМ ВОПРОСАМ

Рабочая группа по финансовым вопросам, созданная в соответствии со ст. ст. 49 и 50 Правил процедуры, провела свои заседания 14 и 15 января 1959 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Болгарской делегации

— г-н Стайков
г-н Константинов
г-н Кожухаров
г-н Трифионов

Венгерской делегации

— г-н Немети
г-н Кочиш

Румынской делегации

— г-н Раб
г-н Семенеску
г-н Геллерт

Советской делегации

— г-н Капикраян
г-н Лабутов
г-н Грязнов

Чехословацкой делегации

— г-н Иржик
г-н Глава

Югославской делегации

— г-н Малешев
г-н Паунович
г-н Петрович
г-н Сталио
г-жа Виталич

В заседаниях рабочей группы принимали участие также сотрудники аппарата Комиссии г-да Халачев, Маловецки, Макеев, г-жа Аврамеску, г-н Рибнер.

Председателем рабочей группы был избран г-н Паунович — заместитель представителя Федеративной Народной Республики Югославии.

Рабочая группа рассмотрела финансовый отчет об исполнении бюджета Комиссии за 1958 год — ДК/СЕС 17/6, обсудив его по всем статьям приходной и расходной частей.

В ходе работы было предложено создать группу экспертов для проверки операций по документам бухгалтерии.

Указанная группа экспертов в составе г-д Немети, Паунович, г-жи Виталич, г-д Иржик, Глава, Геллерт, Константинова и Лабутова проверила документы, отражающие произведенные операции по приходной части бюджета — „Прочие доходы”, просмотрев все поступления от продажи предметов инвентаря и материалов, изданных Дунайской Комиссией, и по расходной части бюджета — ст. 3 — „Содержание и ремонт автотранспорта”, по ст. 5 — „Издание материалов Комиссии” и по ст. 9 — „Приобретение инвентаря и средств транспорта”.

Была осуществлена выборочная проверка по первичным документам, картотекам и инвентарной книге.

Группа экспертов установила, что эта документация полностью отражает расходование средств в истекшем году.

Рассмотрев финансовый отчет об исполнении бюджета Комиссии за 1958 год и учитывая результаты проверки группы экспертов, рабочая группа констатирует, что расходы были произведены в соответствии с целевыми назначениями.

Перерасход по ст. 4 — „Расходы по перемещению работников” возник в связи с отзывом и прибытием сотрудников.

Указанный перерасход был покрыт в пределах этой же статьи за счет неиспользованных средств по другим пунктам.

Рабочая группа отмечает также, что аппарат бережно относился к расходованию средств Комиссии и что остаток в сумме 175 982,53 форинтов неиспользованных средств на 1 января 1959 года образовался главным образом по ст. 1 — „Заработная плата”, в связи с неукomплектованием всех штатных должностей.

На основе вышеизложенного рабочая группа вносит на рассмотрение XVII сессии следующий проект постановления об исполнении бюджета Комиссии за 1958 год:

„Рассмотрев и обсудив финансовый отчет об исполнении бюджета Дунайской Комиссии за 1958 год, а также доклад рабочей группы, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить финансовый отчет об исполнении бюджета и баланс Дунайской Комиссии по состоянию на 1 января 1959 года:

актив — 182 732,49 фр.

пассив — 182 732,49 фр.

согласно приложению к документу ДК/СЕС 17/6.

2. Остаток средств по бюджету 1958 года в сумме 175 982,53 фр. зачислить в счет бюджета на 1959 год.

3. Утвердить доклад рабочей группы по финансовым вопросам.”

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ОТЧЕТУ ДИРЕКТОРА АППАРАТА О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА РАБОТЫ КОМИССИИ ЗА 1958 ГОД

Рабочая группа, образованная в соответствии со статьей 14 Правил процедуры Дунайской Комиссии и решением XVII сессии, принятым на первом пленарном заседании 15 января 1959 года, провела свои заседания 16 и 19 января с. г.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Болгарской делегации

— г-н Стайков
г-н Константинов
г-н Кожухаров
г-н Трифонов

Венгерской делегации

— г-н Пуя
г-н Балаи
г-н Немеги
г-н Куташиши
г-н Петени
г-н Кочиш

Румынской делегации

— г-н Раб
г-н Семенеску
г-н Геллерт

Советской делегации

— г-н Юнаков
г-н Капикраян
г-н Кейлин
г-н Лабутов
г-н Грязнов

Чехословацкой делегации

— г-н Штекль
г-н Глава
г-н Клима
г-н Иржик
г-н Мишковски

Югославской делегации

— г-н Малешев
г-н Паунович
г-н Петрович
г-н Сталио
г-жа Виталич

Министерства Транспорта
Австрийской Республики

— г-н Шлаффер

Министерства Транспорта
Федеративной Республики
Германии

— г-жа фон Коеппен
г-н Добмайер

Администрации Железных Ворот

— г-н Стоян
г-н Данон

В заседаниях рабочей группы приняли участие также сотрудники аппарата Комиссии: г-да Халачев, Маловецки, Макеев, Ивлев, Сватек, Петреску, Кинцел, Тёри.

Председателем рабочей группы был избран г-н Луя — представитель Венгерской Народной Республики.

На заседаниях рабочей группы был рассмотрен и обсужден отчет Директора аппарата Комиссии.

Рабочая группа отмечает, что аппарат Комиссии в 1958 году проводил свою работу в соответствии с планом работы и решениями XVI сессии. План работы Комиссии на 1958 год аппаратом в основном выполнен.

Принимая во внимание обмен мнениями, состоявшийся на заседаниях рабочей группы и учитывая замечания, высказанные членами рабочей группы, и внесенные ими предложения, рабочая группа считает необходимым:

1. Продолжать работу по подготовке материалов для составления плана основных работ на Дунае и, в частности, по вопросам перекатного режима реки Дунай.

2. Приступить к изучению типов судов и методов их вождения, которые можно было бы рекомендовать после осуществления схемы комплексного использования Дуная, особенно при плавании на водохранилищах, с учетом как существующего на Дунае флота, так и опыта строительства и эксплуатации флота в странах, где такое гидростроительство на реках уже осуществлено.

3. Собрать данные по немецкому и австрийскому участкам реки Дунай, необходимые для подготовки издания Дополнения к Гидрологическому справочнику реки Дунай.

4. Переиздать лоцманские карты чехословацкого и венгерского участков реки Дунай и подготовить к изданию лоцманские карты австрийского участка на основе картографических материалов, которые будут представлены соответствующими придунайскими странами.

Принять к сведению заявления, сделанные членами делегаций Венгрии, Чехословакии и экспертом Министерства транспорта Австрийской Республики о предоставлении необходимых материалов.

5. Издать описание современного состояния фарватера реки Дунай по отдельным участкам и, в первую очередь, по участкам, которые подвержены частым изменениям в отношении условий навигации.

6. При определении тиража изданий, выпускаемых аппаратом Комиссии, исходить из потребности придунайских стран, учитывая при этом и возможность частичной продажи изданий.

Рабочая группа рекомендует следующий проект постановления XVII сессии Дунайской Комиссии :

„Обсудив отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

1. Одобрить деятельность аппарата Дунайской Комиссии за 1958 год и принять к сведению отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год.

2. Утвердить доклад рабочей группы по отчету Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год и рекомендовать аппарату Комиссии учесть в своей работе замечания и предложения, отмеченные в докладе.

3. Принять к сведению доклад группы экспертов по юридическим вопросам (док. ГЭ/58-1) и доклад группы экспертов по рассмотрению проекта рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае и некоторым навигационным вопросам (док. ГЭ/58-2)“.

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО РАССМОТРЕНИЮ ПРОЕКТА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ ГАБАРИТОВ ФАРВАТЕРА И ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ НА РЕКЕ ДУНАЙ

В соответствии со ст. 14 Правил процедуры Дунайской Комиссии и решением XVII сессии, принятым на первом пленарном заседании 15 января 1959 года, была образована рабочая группа по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай.

В заседаниях рабочей группы, проходивших 17, 19 и 20 января с. г., приняли участие от :

Болгарской делегации

— г-н Кожухаров
г-н Трифонов

Венгерской делегации

— г-н Пуя
г-н Циглер
г-н Петени
г-н Вид
г-н Фекете
г-н Куташи

Румынской делегации

— г-н Раб
г-н Семенеску
г-н Геллерт

Советской делегации

— г-н Юнаков
г-н Капикраян
г-н Лабутов
г-н Грязнов

Чехословацкой делегации

— г-н Штекль
г-н Глава
г-н Клима
г-н Иржик
г-н Мишковски
г-н Шульц

Югославской делегации

— г-н Мелешев
г-н Паунович
г-н Петрович
г-н Сталио
г-жа Виталич

Министерства Транспорта
Австрийской Республики

— г-н Шлаффер

Министерства Транспорта
Федеративной Республики
Германии

— г-жа фон Коеппен
г-н Добмайер

Речной Администрации
Железных Ворот

— г-н Данон
г-н Стоян

В заседаниях рабочей группы приняли участие ответственные сотрудники аппарата Дунайской Комиссии г-да Халачев, Маловецки, Макеев, Здравкович, Ивлев, Кинцел.

Заседания рабочей группы проходили под председательством г-на Семенеску — заместителя представителя Румынской Народной Республики.

Рабочая группа рассмотрела и обсудила постатейно проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, разработанный аппаратом Комиссии (ДК/СЕС 17/5), а также заслушала дополнительную информацию г-на Здравкович — заведующего Техническим отделом аппарата.

При обмене мнениями по разработанному аппаратом Комиссии проекту Рекомендаций рабочая группа отметила, что весьма существенное значение имеет разработка вопросов, связанных с установлением габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, и аппарат Комиссии в сотрудничестве с экспертами придунайских стран проделал в этом направлении положительную работу.

В принципе рабочая группа одобрила указанный проект Рекомендаций и сочла необходимым :

1. В первую часть Рекомендаций включить новый пункт -А- „Общие замечания” в следующей редакции :

„Настоящие Рекомендации учитывают перспективы развития грузооборота на Дунае, а также развитие дунайского флота”.

а) Рекомендуются, чтобы при проектировании и строительстве гидротехнических сооружений, а также при разработке вопросов улучшения условий судоходства на Дунае, применять габариты, указанные в настоящих Рекомендациях.

б) Все элементы, касающиеся габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на свободном течении реки Дунай, относятся к низкому

судоходному и регуляционному уровню воды, принятому на XIV сессии Дунайской Комиссии (ДК/СЕС 14/19).

2. Исключить из текста Рекомендаций ссылки на то, что „Каждый проект предусматривает улучшение условий судоходства” и ссылки на „низкий судоходный и регуляционный уровень воды”.

3. В тексте Рекомендаций заменить слова „устье реки Моравы” словом „Девин”.

4. Раздел „Габариты фарватера” в Рекомендациях указать под пунктом „В” и в связи с этим отредактировать обозначения остальных пунктов.

5. В конце § 1 пункта „а” добавить новый абзац в следующей редакции :

„Отметки нормального подпорного уровня воды должны быть представлены на согласование Дунайской Комиссии организациями, проектирующими и эксплуатирующими гидроузлы.

6. После пункта „b” § 4 включить новый абзац, содержащий данные о полезной ширине арок мостов.

7. Переработать обоснования к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай, с учетом предложений и замечаний, высказанных на рабочей группе.

8. В III-ей части Рекомендаций — „Приложения” — поместить эскизы с указанием габаритов, и пункт „d” изложить в следующей редакции:

„В качестве нормального подпорного уровня воды принимается уровень, образованный в верхнем бьефе при наивысшей эксплуатационной отметке гидроузлов”.

Рабочая группа приняла следующие габариты фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае :

- а) Минимальная глубина фарватера
 - на участке Девин — Браила :
 - на I этапе — 25 дц
 - на участке Браила — выход в Черное море через Сулинский канал — 24 фута ;
- б) Минимальная ширина фарватера
 - на участке Девин — Генью — 150 м (в порядке исключения — 120 м) ;
 - ниже Генью — 180 м (в порядке исключения — 150 м) с увеличением до 200 м в излучинах ;
 - на участках реки со скалистым или порожистым руслом — не менее 100 метров ;
- с) Минимальный радиус кривизны фарватера
 - на участке Девин — выход в Черное море через Сулинский канал — 1000 м (в порядке исключения — 750 м) ;
- д) Полезная ширина судоходных пролетов мостов
 - на участке Девин — устье реки Драва — не менее 100 м ;
 - ниже устья реки Драва — не менее 150 м ;
- е) Габариты шлюзов

Рекомендуется при разработке проектов сооружений шлюзов на судоходной части Дуная ниже Девин предусматривать габариты, полностью соответствующие требованию как настоящего, так и перспективного судоходства (виды и размеры судов караванов и грузооборот). В общем желательно предусматривать габариты шлюзов, обеспечивающих одновременное шлюзование через одну камеру шлюза полного каравана судов с буксиром.

Также рекомендуется, чтобы каждый проект сооружения шлюзов предусматривал строительство двух параллельных камер с вышеуказанными габаритами для одновременного шлюзования караванов судов, идущих в оба направления.

Ориентировочно рекомендуется, чтобы каждый проект сооружения шлюзов предусматривал следующие минимальные полезные размеры камер :

На участке Девин — Генью (1880—1791 км)

полезную длину	— 230 м
полезную ширину	— 44 м
глубину на пороге	— 4,5 м

На участке ниже Будапешта

полезную длину	— 310 м
полезную ширину	— 30,32 м
глубину на пороге	— 4,5 м

В целях экономии расходов воды при шлюзовании одиночных судов рекомендуется разделить одну камеру на две части путем устройства смежных ворот таким образом, чтобы меньшая камера имела бы полезную длину не менее 100 метров.

f) Высота воздушных кабелей :

- для телефонных, телеграфных и других линий низкого напряжения — не менее 16,5 м
- для высоковольтных линий :
- для линий с напряжением до 110 кв — 19 м
- для линий с напряжением выше 110 кв — увеличивать полезную высоту на 1 см для каждого киловольта дополнительного напряжения.

Рабочая группа считает целесообразным рассмотреть вопросы установления минимальных глубин фарватера на втором этапе, полезной высоты судоходных пролетов мостов для участка Девин — Браила и габаритов шлюзов для участка Генью — Будапешт на совещании экспертов придунайских стран в апреле — мае с. г. При этом за основу дискуссии можно принять минимальную глубину фарватера на втором этапе 35 дц, полезную высоту судоходных пролетов мостов на свободном течении Дуная 8,5 м или 10 м, увеличивая её на шлюзованных участках пропорционально, согласно проекту Рекомендаций, а габариты шлюзов для участка Генью — Будапешт — 310 м × 30—32 м, с глубиной на пороге 4,5 м.

Исходя из вышеизложенного, рабочая группа вносит на рассмотрение XVII сессии следующий проект постановления по пункту 3 повестки дня :

Заслушав и обсудив доклад рабочей группы по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

1. Принять доклад рабочей группы по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.

2. Принять проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай, разработанный аппаратом Комиссии, с учетом изменений, внесенных на рабочей группе, кроме § I, пункт „а” (минимальная глубина фарватера на втором этапе), § V (полезная высота судоходных пролетов мостов) и § VI пункт „b” в части габаритов шлюзов для участка реки Генью — Будапешт.

3. Рекомендовать странам — членам Дунайской Комиссии и специальным речным Администрациям при разработке планов, касающихся улучшения условий судоходства на Дунае, руководствоваться принятыми габаритами.

4. Созвать в апреле — мае 1959 года совещание экспертов придунайских стран по рассмотрению минимальной глубины фарватера на втором этапе, полезной высоты судоходных пролетов мостов, а также габаритов шлюзов для участка реки Дунай Генью — Будапешт.

5. Поручить аппарату Комиссии представить XVIII сессии Дунайской Комиссии окончательный проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай с учетом предложений упомянутого совещания экспертов”.

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО РАССМОТРЕНИЮ ПРОЕКТА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО УНИФИКАЦИИ ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫХ ЗНАКОВ НА СУДАХ, ПЛАВАЮЩИХ ПО ДУНАЮ

Рабочая группа, образованная в соответствии со ст. 14 Правил процедуры и решением XVII сессии, принятым на первом пленарном заседании 15 января 1959 года, провела свои заседания 19 и 22 января с. г.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Болгарской делегации	— г-н Стайков г-н Кожухаров г-н Трифонов
Венгерской делегации	— г-н Пуя г-н Вид г-н Фекете
Румынской делегации	— г-н Раб г-н Семенеску г-н Геллерт
Советской делегации	— г-н Капикраян г-н Лабутов г-н Грязнов
Чехословацкой делегации	— г-н Штекль г-н Глава г-н Мишковски г-н Шульц
Югославской делегации	— г-н Малешев г-н Паунович г-н Петрович г-н Сталио г-жа Виталич
Речной Администрации Железных Ворот	— г-н Стоян

Министерства Транспорта
Австрийской Республики

— г-н Шлаффер

Министерства Транспорта
Федеративной Республики
Германии

— г-жа фон Коеппен
— г-н Добмайер

В заседании рабочей группы приняли участие также сотрудники аппарата Комиссии г-да Халачев, Маловецки, Ивлев, Минар.

Заседание рабочей группы проходило под председательством г-на *Стайкова* — заместителя представителя Народной Республики Болгарии.

Рабочая группа рассмотрела и обсудила проект предложений, касающихся унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю, который был разработан в соответствии с резолюцией № 2 (ноябрь 1958 г.) Подкомитетом по внутреннему водному транспорту ЕЭК, а также заслушала дополнительную информацию г-на Ивлева — заведующего Навигационным отделом.

Обсудив указанный проект и замечания делегаций, рабочая группа внесла в него следующие изменения:

§ 1 (первый абзац) изложить в следующей редакции:

„Название или номер судна наносится на обоих бортах и таким образом, чтобы они были видны сзади. То же самое касается колесного судна, на котором название или номер наносится на кожухах гребных колес”.

§ 3 Исключить из текста слова: „впереди или сверху надписи названия или номера судна”.

§ 4 Изложить в следующей редакции: „Национальная принадлежность судна. Для определения национальной принадлежности судна после надписи порта приписки или места регистрации наносятся начальные буквы наименования государства. В случае если из названия организации (судовладельца) можно установить национальную принадлежность судна, то нанесение начальных букв наименования государства не обязательно”.

§ 6 После слов „... В тоннах наносится...” добавить слова „... меньшим шрифтом...” и заменить слова — „... на обоих бортах, над или после названия или номера судна” словами „под названием или номером судна”.

Включить новый § 7 в следующей редакции: „Для установления принадлежности судна к организации (судовладельцу) на дымогарной или выхлопной трубе судна может быть нанесена эмблема.

§ 8 „Малые суда”. В пункте „b” после слов „название организации” добавить „и адрес” и заменить слова „снаружи судна” словами „внутри или снаружи судна”.

В пункте 1 Примечания исключить ссылку на пункт „b”, а пункт „2” изложить в следующей редакции: „На спасательных шлюпках и моторных катерах, являющихся частью оборудования судна, наносится название или номер этого судна внутри или снаружи шлюпок и моторных катеров”.

§ 9 Исключить из текста первого абзаца слова „... (исключая суда из категории „малых“...) и окончание последнего абзаца после слов „... национальным шрифтом” изложить в редакции „то эти надписи должны быть добавлены латинским шрифтом”.

Одновременно рабочая группа считает целесообразным принять предложения по унификации опознавательных знаков в виде измененной статьи 10 Основных положений о плавании по Дунаю.

Исходя из вышеизложенного рабочая группа вносит на рассмотрение XVII сессии следующий проект постановления по пункту 4 повестки дня :

„Заслушав и обсудив доклад рабочей группы по рассмотрению проекта предложений по унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

I. Принять проект предложений по унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю, разработанный аппаратом Комиссии, с учетом изменений, внесенных на рабочей группе, включив его в Основные положения о плавании по Дунаю, и изложить в связи с этим ст. 10 Основных положений в следующей редакции :

Опознавательные знаки и флаги	Все суда, плавающие по Дунаю, обязаны нести на корме от восхода до захода солнца флаг государства, которому они принадлежат, и иметь опознавательные знаки, порядок несения которых определяется следующими положениями :
----------------------------------	---

§ 1 *Название или номер судна.* Название или номер судна наносится на обоих бортах и таким образом, чтобы они были видны сзади. То же самое касается колесного судна, на котором название или номер наносится на кожухах гребных колес.

В случае, если при буксировке судов лагом или толканием надписи буксирующего судна закрываются, то на поручнях мостика по обоим бортам устанавливаются щиты с нанесенным на них названием или номером судна.

§ 2 *Порт приписки или место регистрации.* Надписи, указывающие на порт приписки или место регистрации судна, наносятся в его кормовой части.

§ 3 *Принадлежность судна к организации (судовладелец).* Наименование (полностью или сокращенно) организации (судовладельца), которой принадлежит судно, наносится в носовой части на обоих бортах.

На самоходных судах эта надпись также наносится в кормовой части.

§ 4 *Национальная принадлежность судна.* Для определения национальной принадлежности судна после надписи порта приписки или места регистрации наносятся начальные буквы наименования государства. В случае, если из наименования организации (судовладельца) можно установить национальную принадлежность судна, то нанесение на судно начальных букв наименования государства не обязательно.

§ 5. *Пассажировместимость.* На пассажирских судах, помимо надписей, указанных в §§ 1—4, также должно быть указано максимальное число пассажиров, допускаемых к перевозке. Эта надпись наносится на видном месте внутри судна.

§ 6 *Грузоподъемность судна.* На грузовом судне его грузоподъемность в тоннах наносится меньшим шрифтом на обоих бортах, под названием или номером судна.

§ 7 *Для установления принадлежности судна к организации (судовладельцу)* на дымогарной или выхлопной трубе судна может быть нанесена эмблема.

§ 8 „Малые суда”

а) *Название или номер судна.* Название или номер наносится снаружи судна, на обоих бортах.

б) *Название организации и адрес, которой принадлежит судно или фамилия и адрес судовладельца.* Название организации и адрес, которой принадлежит судно, или фамилия и адрес судовладельца наносятся на видном месте внутри или снаружи судна.

Примечание :

1. Указание, изложенное в пункте „а”, может быть заменено регистрационным номером.
2. На спасательных шлюпках и моторных катерах, являющихся частью оборудования судна наносится название или номер этого судна внутри или снаружи шлюпок и моторных катеров.

§ 9 *Шрифт и размеры надписей.* Все надписи на судах выполняются четким латинским шрифтом и цветом, резко отличающимся от фона. Высота букв и цифр, обозначающих название или номер судна, должна быть не менее 20 см, а прочих надписей не менее 15 см.

Для судов из категории „малых” высота букв или цифр, обозначающих их название или номер, должна быть не менее 10 см.

Ширина букв и расстояние между ними должны иметь пропорциональное соразмерение с высотой букв и размером судна.

В случае если организация (судовладелец) считает целесообразным наносить на судах надписи национальным шрифтом, то эти надписи должны быть добавлены латинским шрифтом.

2. Рекомендовать придунайским странам и специальным речным Администрациям в своих правилах руководствоваться статьей 10 Основных положений о плавании по Дунаю, изложенной в настоящей редакции.

3. Одобрить доклад рабочей группы по рассмотрению проекта предложений по унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю.

4. Поручить аппарату Дунайской Комиссии разослать в феврале с. г. всем придунайским странам и специальным речным Администрациям принятый в новой редакции текст ст. 10 Основных положений о плавании по Дунаю”.

БЮДЖЕТ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1959 ГОД

I

Приходная часть бюджета Комиссии (в тыс. форинтов)

Приход

Ст. 1. Бюджет Дунайской Комиссии составляется в соответствии со ст. 10 Конвенции из взносов придунайских государств — членов Комиссии, производимых ежегодно в одинаковом для каждого государства размере, переходящего остатка по балансу за отчетный период и прочих доходов.

Ст. 2. Общий бюджет Комиссии на 1959 год
определяется в сумме 3627,0

в том числе :

a) переходящий остаток неиспользованных средств по бюджету 1958 г	176,0
b) предполагаемые прочие доходы	25,0
c) взносы придунайских государств :	
Народной Республики Болгарии	571,0
Венгерской Народной Республики	571,0
Румынской Народной Республики	571,0
Союза Советских Социалистических Республик ..	571,0
Чехословацкой Республики	571,0
Федеративной Народной Республики Югославии ..	571,0
Всего общий взнос в 1959 году	3426,0
Итого : приходная часть бюджета	3627,0

II

Расходная часть бюджета Комиссии (в тыс. форинтов)

Расход

Ст. 1. — Заработная плата

a) основная зарплата	1597,0
b) надбавка за знание языков	155,0
c) надбавка за выслугу лет	229,0
d) надбавка на детей	90,0
e) заработная плата работников внештатного персонала	155,0
	2226,0

Ст. 2. — *Начисления на зарплату*

а) страховые начисления	25,0	
б) культфонд	6,0	31,0

Ст. 3. — *Хозяйственные расходы*

а) канцелярские и чертежные принадлежности	15,0	
б) типографские расходы	6,0	
с) телефонные и почтово-телеграфные расходы	55,0	
д) наем и содержание помещений и частичная компенсация квартирной платы сотрудников	298,0	
е) ремонт помещений	15,0	
ф) мелкий инвентарь	3,0	
г) содержание и ремонт автотранспорта	70,0	
х) страхование имущества	14,0	476,0

Ст. 4. — *Расходы по командировкам и перемещению сотрудников*

а) оплата проезда, суточных и квартирных	80,0	
б) расходы по перемещению работников	25,0	
с) оплата проезда сотрудников при уходе в отпуск	40,0	145,0

Ст. 5. — *Издание материалов Комиссии* 500,0

Ст. 6. — *Расходы по проведению и обслуживанию сессий*..... 80,0

Ст. 7. — *Расходы по изучению иностранных языков* —

Ст. 8. — *Приобретение литературы и периодических изданий* 18,0

Ст. 9. — *Капиталовложения на приобретение инвентаря и транспорта* 25,0

Ст. 10. — *Ремонт инвентаря и оборудования* 15,0

Ст. 11. — *Расходы по медицинскому обслуживанию* 17,0

Ст. 12. — *Прочие расходы*

а) пособия на лечение и оплата курортносанаторных путевок	80,0	
б) представительские, премиальные и непредвиденные расходы	14,0	94,0

Итого : расходная часть бюджета 3627,0

Всего приход 3627,0

Всего расход 3627,0

Общая сумма расходов на 1959 год равна приходу.

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПРОЕКТУ БЮДЖЕТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1959 ГОД

Рабочая группа по финансовым вопросам, созданная в соответствии со ст. ст. 49 и 50 Правил процедуры, провела заседания 21 и 22 января 1959 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Болгарской делегации

— г-н Стайков
г-н Константинов
г-н Трифонов

Венгерской делегации

— г-н Пуя
г-н Немети
г-н Кочиш

Румынской делегации

— г-н Раб
г-н Семенеску
г-н Геллерт

Советской делегации

— г-н Юнаков
г-н Капикраян
г-н Кейлин
г-н Лабутов
г-н Грязнов

Чехословацкой делегации

— г-н Глава
г-н Клима
г-н Иржик

Югославской делегации

— г-н Малешев
г-н Паунович
г-н Петрович
г-н Сталио
г-жа Виталич

Речной Администрации
Железных Ворот

— г-н Данон
г-н Сгоян

В работе рабочей группы приняли также участие ответственные сотрудники аппарата г-да Халачев, Маловецки, Макеев, г-жа Аврамеску и г-н Рибнер.

Заседания рабочей группы проходили под председательством г-на Паунович — заместителя представителя Федеративной Народной Республики Югославии.

Рабочая группа обсудила проект бюджета Комиссии на 1959 год и заслушала разъяснения Директора и главного бухгалтера аппарата по обоснованию планируемых расходов по статьям проекта бюджета.

Рабочая группа констатирует, что проект бюджета составлен в соответствии с задачами Комиссии на 1959 год.

На основе вышеизложенного рабочая группа вносит на рассмотрение XVII сессии Комиссии следующий проект постановления :

„Заслушав и обсудив представленный проект бюджета Комиссии на 1959 г., а также доклад рабочей группы, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

1. Утвердить бюджет Дунайской Комиссии на 1959 год по доходам в сумме 3627 тыс. форинтов и по расходам — 3627 тыс. форинтов согласно документу — ДК/СЕС 17/18.

2. В соответствии со ст. 10 Конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае установить взнос на покрытие расходов в 1959 году в сумме 571 тыс. форинтов от каждого государства — члена Дунайской Комиссии.

3. Продолжать выплату заработной платы сотрудникам в форинтах.

4. Переходящий остаток по балансу на 1 января 1959 г. в сумме 176 тыс. фт. и предполагаемые прочие поступления в сумме 25 тыс. форинтов зачислить в бюджет Дунайской Комиссии на 1959 год.

5. Утвердить доклад рабочей группы по бюджету Дунайской Комиссии на 1959 год”.

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В РЕГЛАМЕНТ О ПРАВАХ И ОБЯЗАННОСТЯХ СОТРУДНИКОВ СЕКРЕТАРИАТА И РАБОЧЕГО АППАРАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

Рабочая группа, созданная в соответствии со статьей 14 Правил процедуры Дунайской Комиссии и решением XVII сессии, принятым на первом пленарном заседании, провела свои заседания 21 и 22 января с. г.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Болгарской делегации

— г-н Константинов
г-н Трифонов

Венгерской делегации

— г-н Пуя
г-н Немети
г-н Куташиши
г-н Кочиш

Румынской делегации

— г-и Семенеску
г-н Геллерт

Советской делегации

— г-н Юнаков
г-н Кейлин
г-н Лабутов
г-н Грязнов

Чехословацкой делегации

— г-н Клима
г-н Иржик

Югославской делегации

— г-н Паунович
г-н Сталио
г-жа Виталич

В заседаниях рабочей группы приняли участие также сотрудники аппарата Дунайской Комиссии г-да Халачев, Макеев, г-жа Аврамеску, г-н Манеску.

Председателем рабочей группы был избран г-н Кейлин — член делегации Союза Советских Социалистических Республик.

Рабочая группа рассмотрела внесенный аппаратом Комиссии проект Дополнений к Регламенту о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии.

Проект этот был разработан Секретариатом для разъяснения некоторых статей Регламента, в соответствии с постановлением XVI сессии Дунайской Комиссии (ДК/СЕС 16/32).

После обмена мнениями рабочая группа пришла к выводу о необходимости дополнительного изучения вопроса о пересмотре Регламента, в связи с чем считает целесообразным отложить рассмотрение внесенного аппаратом Комиссии проекта Дополнений к Регламенту.

Одновременно рабочая группа полагает, что было бы полезным рассмотрение группой экспертов по юридическим вопросам (с возможным привлечением специалистов по финансовым вопросам) в течение 1959 года вопроса составления нового Регламента или же о внесении дополнений и изменений в существующий Регламент с представлением соответствующего проекта одной из ближайших сессий Дунайской Комиссии.

При этом, по мнению рабочей группы, следует возложить на аппарат Комиссии разработку для группы экспертов соответствующих соображений по настоящему вопросу, с изложением основных положений нового Регламента или изменений, подлежащих внесению в существующий Регламент, с представлением также материалов о регламентах, применяемых в других международных организациях.

На основе вышеизложенного рабочая группа вносит на рассмотрение XVII сессии следующий проект постановления:

„Заслушав и обсудив доклад рабочей группы, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Считать необходимым дополнительно изучить вопрос о пересмотре Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии и соответственно отложить рассмотрение внесенного аппаратом Комиссии проекта Дополнений к Регламенту.

2. Поручить группе экспертов по юридическим вопросам (с возможным привлечением специалистов по финансовым вопросам) разработать в течение 1959 года проект нового Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и рабочего аппарата Дунайской Комиссии или проект тех дополнений и изменений, которые необходимо внести в существующий Регламент. Соответствующий проект представить для рассмотрения на одну из ближайших сессий Дунайской Комиссии.

3. Поручить аппарату Комиссии разработать для группы экспертов по юридическим вопросам соответствующие соображения по рассматриваемому вопросу, с изложением основных положений нового Регламента или изменений, подлежащих внесению в существующий Регламент, с представлением также материалов о регламентах, применяемых в других международных организациях”.

ИНФОРМАЦИЯ

О СОБРАННЫХ ОТ ПРИДУНАЙСКИХ СТРАН СУДОВЫХ ДОКУМЕНТАХ И РАЗРАБОТКЕ АППАРАТОМ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ИХ УНИФИКАЦИИ

В соответствии с планом работы Дунайской Комиссии на 1958 год аппарату было поручено подготовить проект предложений, касающихся унификации судовых документов для судов, плавающих по Дунаю. Выполняя указанную задачу, аппарат Комиссии собрал от придунайских стран действующие судовые документы для их изучения с целью последующей возможной унификации.

Анализ поступивших в аппарат Дунайской Комиссии от придунайских стран указанных судовых документов показал, что их форма и содержание различны.

Так, например :

1. Судовой патент в придунайских странах, за исключением Румынской Народной Республики и Народной Республики Болгарии, а также в Австрийской Республике и Федеративной Республике Германии, имеет различное содержание.

2. Судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно) имеется только в Чехословацкой Республике и в СССР.

3. Мерительное свидетельство в большинстве придунайских стран соответствует положениям, изложенным в приложении к Конвенции 1925 года по обмеру судов внутреннего плавания.

4. Санитарное свидетельство получено только от Чехословацкой Республики, Румынской Народной Республики и Народной Республики Болгарии, и содержание этих свидетельств различно.

5. Удостоверение на годность к плаванию во всех придунайских странах имеет различное содержание и даже наименование.

Что касается других действующих в придунайских странах судовых документов, как судовая роль, судовый журнал, котловая книга, свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и радиотелеграфный журнал, машинный журнал, пассажирское свидетельство (имеется только в СССР), инвентарная книга и санитарный журнал — то форма и содержание их также различны.

Судовые документы, выдаваемые придунайскими странами на суда из категории „малых” имеют также различное содержание.

Следует отметить, что вопросом унификации судовых документов для международного внутреннего судоходства занималась группа экспертов при Европейской Экономической Комиссии. Упомянутая Группа экспертов, в работе которой, как известно, принимают участие и эксперты Дунайской Комиссии, считает целесообразным при решении вопросов унификации судовых документов разделить европейскую сеть водных путей на две части. К одной части отнести реки Дунай и Рейн (к этой части можно отнести некоторые участки Эльбы, Одера и Вислы), а к другой — остальные водные пути.

Группа экспертов считает целесообразным разработать международный судовой сертификат или удостоверение. Однако в настоящее время вопросом унификации судовых документов Группа экспертов временно не занимается впредь до разрешения этого вопроса на Дунае.

Необходимо отметить, что на совещании экспертов придунайских стран, состоявшемся в октябре с. г. в Будапеште, аппаратом Комиссии была представлена информация о собранных судовых документах, действующих на Дунае, в которой также содержались предложения в части их унификации. В предложениях аппарата, касающихся унификации судовых документов для судов, плавающих по Дунаю, содержались два варианта, а именно :

1. Унифицировать содержание документов, предусмотренных перечнем ст. 12 Основных положений о плавании по Дунаю, или же

2. Разработать „Унифицированное судовое удостоверение”, в котором попытаться объединить максимально возможное количество существующих судовых документов.

При обмене мнениями по этому вопросу эксперты, принимавшие участие в работе упомянутого совещания, признали целесообразным разработать унифицированное судовое удостоверение, которое при международном плавании судов могло бы заменить следующие документы, предусмотренные статьей 12 Основных положений о плавании по Дунаю :

1. Свидетельство на право плавания под флагом государства, который оно несет (судовой патент).

2. Судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно).

3. Удостоверение на годность к плаванию.

4. Котловую книгу на судах с паровыми котлами.

5. Книгу осмотра баллонов на моторных судах, имеющих воздушные баллоны.

6. Пассажирское свидетельство, если судно совершает перевозку пассажиров.

Что касается остальных судовых документов, предусмотренных в статье 12 Основных положений о плавании по Дунаю, то эксперты констатировали, что на настоящем этапе их унификация не представляется целесообразной.

На совещании экспертами также было высказано мнение о целесообразности разработки унифицированного судового удостоверения для судов из категории „малых”, осуществляющих международное плавание.

Учитывая сказанное, аппарат Комиссии полагает в 1959 году разработать на базе действующих судовых документов на судах, плавающих по Дунаю, проект унифицированного судового удостоверения, объединив в нем документы 1, 2, 5, 8, 10 (второй абзац) и 11, предписанные статьей 12 Основных положений о плавании по Дунаю, оставив остальные документы не унифицированными, а также проект унифицированного судового удостоверения для судов из категории „малых” и представить их на рассмотрение XVIII сессии Дунайской Комиссии.

Что касается формы, в которой будет представлен этот проект, то аппарат Комиссии считает целесообразным не принимать его в виде отдельной рекомендации, а заменить им статью 12 Основных положений о плавании по Дунаю, изложив ее в новой редакции, при этом макеты унифицированных судовых удостоверений будут помещены в разделе „Приложения”.

ИНФОРМАЦИЯ

О ХОДЕ РАЗРАБОТКИ АППАРАТОМ КОМИССИИ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ИЗМЕНЕНИЮ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ НА ДУНАЕ

Положения, на основе которых по мнению аппарата Комиссии должна строиться измененная система ограждения на Дунае, сводятся к следующему :

1. При изменении существующей системы навигационной путевой обстановки на Дунае сохранить положение в части того, что навигационная путевая обстановка на всем его судоходном течении должна обозначать границы, направление и глубину судоходного пути, а также ограждать препятствия и сооружения, расположенные на участках судоходного пути или в непосредственной близости от него.

2. Вводимые дополнительные навигационные знаки должны строиться на базе современных технических средств ограждения, учитывая при этом технические и экономические интересы и возможности придунайских государств и требования, предъявляемые к ним со стороны современного судоходства.

3. При выборе форм, цвета, окраски навигационных знаков, цвета и характера огней учитывать навигационно-гидрографические условия реки Дунай и специфические условия её отдельных участков, а также факторы светотехнического и эксплуатационного характера.

4. Изменение Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае должно проводиться с учетом перспективного развития дунайского судоходства и гидростроительства, а также унифицированной системы сигналов, разработанной в рамках ЕЭК; оно должно осуществляться в течение определенного времени по этапам и с минимальными материальными затратами.

Исходя из вышеизложенных положений, аппарата Комиссии в 1958 году приступил к разработке предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, основные принципы которых следующие :

1. Фарватер на судоходной части Дуная от верхней границы судоходства до выхода в Черное море через Сулинский канал ограждается по принятой латеральной системе, указывающей положение его сторон относительно пути следования судна, идущего по фарватеру. Наименование сторон фарватера — „правая” и „левая” — остаются без изменения, т. е. принимаются считая сверху вниз по течению.

Плавучими предостерегающими знаками, служащими для ограждения сторон фарватера, являются освещаемые и неосвещаемые бакены, вехи и швемеры, к которым относятся:

а) Знаки сторон фарватера:

- левой стороны,
- правой стороны.

б) Знаки разделения и соединения фарватеров.

Места разделения и соединения фарватеров, а также отдельно лежащие на нем опасности обозначаются освещаемыми и неосвещаемыми бакенами, вехами и швемерами, отличными по окраске, цвету и характеру огня (для освещаемых бакенов) от окраски, цвета и характера огня знаков левой и правой сторон фарватера.

в) Обозначение осей фарватера.

Ось фарватера может быть обозначена:

— когда район плавания на широком пространстве не имеет навигационных опасностей, имеется в виду создание на Дунае озеровидных подпорных бьефов при осуществлении схемы комплексного использования гидроресурсов реки, следование же определенным фарватером или рекомендованным курсом сократит путь судов;

— на мерных линиях при использовании предостерегательных знаков взамен ведущего створа;

— для указания наиболее глубокой части фарватера, где это требуется.

Плавучими предостерегательными знаками, обозначающими ось фарватера, являются бакены, вехи и швемеры, также отличные по окраске, цвету и характеру огня (для освещаемых бакенов) от окраски цвета и характера огня знаков левой и правой сторон и знаков разделения и соединения фарватера.

2. Рекомендованные направления, перевалы и оси фарватеров обозначаются береговыми средствами ограждения, к которым относятся:

— береговые огни (маяки);

— береговые огни (маяки) на островах (обозначают места разделения и соединения фарватера);

— береговые огни (маяки) — зимовники (обозначают входы в бассейны и зимовники);

— перевальные знаки;

— створные знаки.

3. Выступающие от берега в русло сооружения могут быть ограждены береговыми средствами ограждения, к числу которых относятся:

— береговой знак „осторожно” — левой стороны;

— береговой знак „осторожно” — правой стороны.

Выступающие в русло береговые сооружения также могут быть ограждены и предусмотренными выше навигационными знаками плавучей обстановки.

4. Судходные пролеты постоянных и разводных мостов, а также входы в шлюзованные камеры обозначаются соответствующими щитами и огнями.

5. В целях своевременного принятия судоводителями при плавании особых мер предосторожности, а также информации о введенных на том или ином участке реки ограничениях и т. д. дополнительно к существующим знакам применяются следующие вспомогательные знаки.

а) Знаки обязательных предписаний, имеющих следующие значения :

- остановка при наличии некоторых условий ;
- уменьшение скорости ;
- подача звукового сигнала ;
- повышение внимания ;
- следовать в определенном направлении ;

б) Знаки запрещения :

- обгон запрещен ;
- запрещение встречи и обгона ;
- стоянка запрещена ;
- запрещение разводить волнение.

в) Знаки ограничения :

- имеются ограничения — получите информацию ;
- лимитирующая глубина ;
- лимитирующий надводный габарит ;
- лимитирующая ширина пролета моста.

г) Знаки указаний :

- место стоянки у берега ;
- воздушная перекидка ;
- несвободноплавающий паром ;
- рекомендуемое направление для основного движения ;
- телефон.

Применение по мере надобности тех или иных навигационных знаков для ограждения судоходного пути, а также их расстановка осуществляется компетентными организациями придунайских стран и специальными речными Администрациями.

Сигналы (дневные или ночные) на сигнальных (семафорных) станциях для регулирования движения судов при входе в порты, бассейны и т. д. (где это вызывается необходимостью), а также на участках реки с односторонним движением судов по измененной системе ограждения будут по возможности также унифицированы.

Что касается видов сигналов, которые обозначают специфические условия отдельных участков реки Дунай, такие сигналы, по мнению аппарата Комиссии, можно оставить в существующей форме.

Что касается цвета огней, то в разрабатываемой системе предусматривается использование существующих на Дунае, а именно : красных, зеленых, оранжевых и белых. Огни, используемые на навигационных знаках, ограждающих фарватер, в принципе должны иметь проблесковый характер. Характеристику проблесковых огней, по сравнению с существующей, предполагается изменить в сторону уменьшения общего периода проблеска. Постоянные огни предполагается использовать для освещения щитов отдельных вспомогательных знаков (знаки запрещения места якорных стоянок, знаки поворота „рондо” и т. д.), а также при ограждении судоходных пролетов постоянных и разводных мостов и входы в шлюзовые камеры.

Что касается цвета окраски знаков и цвета огней, то в разрабатываемой системе ограждения предполагается их смена по отношению к принятым сторонам фарватера, а именно :

1. Плавающие знаки, ограждающие правую кромку фарватера и опасного правого берега, окрашиваются в красный цвет и освещаются красными проблесковыми огнями, а знаки, ограждающие левую кромку фарватера и опасности левого берега — в черный цвет и освещаются зелеными проблесковыми огнями.

2. Оповестительные фигуры (щиты), установленные на береговых огнях (маяках) правого берега, окрашиваются в красный, а левого в черный цвет. Береговые огни (маяки) левого берега освещаются зелеными проблесковыми огнями, а правого берега — красными.

Формы оповестительных фигур (сферическая и коническая), употребляемые в настоящее время на знаках плавучей обстановки и береговых знаках ограждения, предполагается оставить без изменений, поскольку они с точки зрения восприимчивости в условиях Дуная оправдали себя с положительной стороны. Это позволит придунайским странам и специальным речным Администрациям провести изменение путевой обстановки без значительных денежных затрат.

Таким образом изменения, которые предполагается внести аппаратом Комиссии в Единую систему навигационной путевой обстановки, сводятся :

1. К дополнению новыми видами знаков навигационной путевой обстановки, к которым относятся :

- осевые плавающие знаки ограждения,
- знаки ограждения входа в шлюзовые камеры,
- вспомогательные знаки обязательного предписания,
- вспомогательные знаки запрещения (обгон запрещен, запрещение встречи и обгона, стоянка запрещена),
- вспомогательные знаки ограничения,
- вспомогательные знаки указаний (воздушная перекидка, телефон, рекомендуемое направление для основного движения, место стоянки у берега) ;

2. К уменьшению общего периода проблесковых огней ;

3. К перемене цветов окраски оповестительных топовых фигур плавучей обстановки, оповестительных щитов на береговых огнях (маяках) и перевальных и створных знаках по отношению к принятым сторонам фарватера ;

4. К перемене цветов огней плавучей и береговой обстановки по отношению к принятым сторонам фарватера.

Поскольку практическое осуществление изменения Единой системы навигационной путевой обстановки предполагается провести в течение определенного периода времени, то представляется оправданным разделить его на два этапа.

В первом этапе предполагается рекомендовать осуществить изменения, касающиеся вспомогательных знаков, и во втором — цвета окраски знаков и цвета характеристик огней плавучего и берегового ограждения.

В настоящее время аппарат Дунайской Комиссии продолжает разработку предложений, которые полагает закончить не позднее мая с. г. Разработанный проект указанных предложений, в котором будут отражены принципы ограждения по измененной системе, а также содержаться виды, формы, цвета и окраска знаков, цвета и характеристики огней освещаемых знаков, предусматриваемых этой системой, аппарат Комиссии полагает представить на рассмотрение экспертов придунайских стран во второй половине с. г.

Такова общая направленность разрабатываемых аппаратом Комиссии предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

ИНФОРМАЦИЯ

О РАЗРАБОТКЕ АППАРАТОМ КОМИССИИ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С ПОДГОТАВЛИВАЕМОЙ СХЕМОЙ КОМПЛЕКСНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГИДРОРЕСУРСОВ ДУНАЯ

В течение 1958 года аппарат Комиссии, в соответствии с планом работы, принимал участие в совещаниях Комиссии СЭВ по вопросам разработки схемы комплексного использования гидроресурсов Дуная, проходивших в Бухаресте, Праге и Будапеште.

В настоящей информации коротко излагаются выводы, сделанные на основе вышеуказанных совещаний, по вопросам, связанным с улучшением условий судоходства на Дунае, и в отношении связи Дуная с другими бассейнами Европы.

а) Совещание в Бухаресте

На совещании по пункту 5 повестки дня рассматривалась и была принята программа установления проектов и исследовательских работ, выполняемых проектными организациями, участвующими в составлении схемы комплексного использования гидроресурсов реки Дунай.

Доклад по этому пункту был представлен г-ом Руссо — старшим инженером Гидроэнергопроекта СССР.

В своем докладе г-н Руссо отметил, что сотрудничество между СЭВ и Дунайской Комиссией весьма ценно, так как Дунайская Комиссия занимается вопросами, связанными с улучшением условий судоходства, что представляет большой интерес для установления проектов гидротехнических сооружений на различных участках Дуная при разработке схемы комплексного использования водных ресурсов Дуная.

На вышеуказанном совещании по пункту 5 повестки дня было принято решение о:

1. Необходимости ускорить работы по разработке проектов и исследований в отношении схемы комплексной эксплуатации гидроресурсов реки Дунай.
2. Соответствии участков Братислава — Надьмарош и Белград — устье реки Дунай для получения гидроэлектроэнергии. (На участке Надьмарош — Белград естественные условия для сооружения гидроэлектростанций менее благоприятны).

3. Необходимости обратить особое внимание на вопрос, касающийся строительства гидроэлектростанций у Железных Ворот, естественные условия которых особенно благоприятны для сооружения такого объекта.

Во время указанного заседания Комиссии СЭВ был также заслушан информационный доклад представителя ФНРЮ о постройке в Югославии канала Дунай — Тисса — Дунай (Бездан — устье реки Неры). Из сообщения следует, что уже в 1958 году началось строительство указанного канала, которое будет продолжаться примерно 10 лет. Строительством этого канала разрешается главным образом задача отвода воды и орошения, но, кроме того, он может быть использован и для судоходства. Общая длина сети каналов 570 км, из них 230 км судоходные. Ширина фарватера — от 35 до 70 м. Наименьшая глубина судоходного канала 3 м. Предусматривается пропуск барж грузоподъемностью до 1000 т.

б) Совещание в Праге

На этом совещании рассматривался вопрос о связи Дуная с Одрой и Вислой, а также с каналами ГДР.

На совещании эксперты Гидропроекта Чехословакии изложили в четырех вариантах проекты связи Дуная с Одрой и каналами ГДР.

Представленная документация позволила прийти к выводу, что проектируемый вариант регулирования русел Моравы, Бечвы и Одры является самым оправданным как с экономической, так и с технической точек зрения, так как он позволит осуществить в будущем связь канала Дунай — Одра с Эльбой.

Проектируемые в вышеуказанном варианте габариты фарватера и гидротехнических сооружений следующие:

- а)* ширина канала, т. е. фарватера, 54,5 м;
- б)* глубина канала, т. е. фарватера, 3,5 м;
- с)* размеры шлюзов: полезная длина — 225 м;
полезная ширина — 12 м;
глубина на пороге — 3,5 м.

Кроме того, было предложено в целях экономии расхода воды, необходимого для шлюзования одиночных судов, разделить камеру на две части путем сооружения смежных ворот. При этом полезная длина меньшей камеры будет равна 85 м.

д) полезная высота судоходных пролетов мостов — 5,5 м над проектируемым уровнем воды;

е) на данном судоходном пути предусматривается плавание судов грузоподъемностью до 1000 тонн.

с) Совещание в Будапеште

На этом совещании рассматривались предложения по установлению схемы комплексной эксплуатации гидроресурсов Дуная на участке Братислава — Базиаш, представленные прибрежными государствами этого участка.

На участке Девин — югославско-венгерская граница проектные организации, участвующие в составлении вышеуказанной схемы, предусматривают сооружение гидроузлов в следующих местах :

1. Вольфшталь — Братислава, на 1873,3 км,
2. деривационного канала ниже Хамульяково, на 1853,3 км,
3. Надьмарош, на 1696 км,
4. Адонь, на 1601 км,
5. Файс, на 1510 км.

Как известно, естественные условия участка реки Дунай от венгерско—югославской границы до Белграда не благоприятствуют сооружению гидроузлов.

В целях установления схемы эксплуатации гидроресурсов на участке ниже Генью на совещании было высказано пожелание, чтобы компетентные чехословацкие и венгерские организации представили до 1 октября 1958 года схемы проектов сооружения вышеуказанных гидроузлов.

Кроме того, на совещании были уточнены вопросы, требующие разъяснения ввиду разработки схемы комплексной эксплуатации водных ресурсов Дуная, а именно :

a) гидрологические вопросы, связанные с сооружением гидроэлектростанций, включая самые важные проблемы режима реки, ледовые условия и режим наносов ;

b) влияния, связанные с высоким подпором низинных речных гидроузлов и гидроузлов с деривационными каналами ;

c) строительство гидроэлектростанций и влияние на рыбное хозяйство измененного вследствие подпора режима рек ;

d) зависимость между гидроэлектростанциями и судоходством.

На совещании было отмечено целесообразным принять типы судов и их основные размеры и в связи с этим также типы буксируемых караванов, которые будут плавать на Дунае.

Было также предложено до разрешения Дунайской Комиссией вопроса о габаритах шлюзов принять во внимание габариты шлюзов, принятые на Верхнем Дунае (230×24).

Участие аппарата Комиссии в указанных совещаниях и разработка аппаратом вопросов, связанных с подготавливаемой схемой комплексного использования гидроресурсов Дуная, дали возможность глубже изучить вопросы улучшения условий судоходства на Дунае, учесть в проекте Рекомендаций по определению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае планируемое перспективное гидростроительство и установить тесный деловой контакт между Дунайской Комиссией и Комиссией СЭВ.

По мнению аппарата целесообразно и в дальнейшем поддерживать такой контакт между Комиссиями.

В отношении требований судоходства, к удовлетворению которых следует стремиться на отдельных этапах осуществления вышеуказанной схемы, как габариты фарватера и гидротехнические сооружения, то они предусмотрены в проекте Рекомендаций, который будет рассматриваться на настоящей сессии.

ИНФОРМАЦИЯ

ОБ ИЗУЧЕНИИ АППАРАТОМ КОМИССИИ ЮРИДИЧЕСКИХ ВОПРОСОВ, КАСАЮЩИХСЯ СУДОХОДСТВА НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Согласно плану работы Дунайской Комиссии, в 1958 году аппарат занимался изучением и разработкой юридических вопросов, касающихся судоходства на внутренних водных путях. Изучение указанных вопросов аппарат проводил на основе материалов, полученных от стран — членов Комиссии, а также материалов, разрабатываемых по этим вопросам другими международными организациями. Кроме того, в сентябре 1958 года было проведено совещание группы экспертов по юридическим вопросам, на котором эксперты обменялись мнениями по вопросам ответственности, вытекающей из столкновения судов, договора о перевозке грузов по внутренним водным путям, оказания помощи судам при авариях и ограничения ответственности судовладельцев. Основой дискуссии на указанном совещании были документы, разосланные странам — членам Комиссии, и информации, представленные на совещании сотрудниками аппарата Комиссии. В результате обмена мнениями были установлены следующие основные принципы:

а) *По вопросу ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания* группа экспертов, обсудив в качестве основы проект Конвенции, разработанный Группой экспертов по речному праву ЕЭК ООН, констатировала, что принципы, заложенные в этом проекте Конвенции, в основном соответствуют принципам Конвенции по унификации некоторых правил при столкновении судов, подписанной в Брюсселе в 1910 году, участницами которой является большинство придунайских стран.

Эксперты считали целесообразным унифицировать вопросы ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, в том числе и на Дунае, на основе положений, указанных в Конвенции, разработанной в ЕЭК.

б) *По вопросу договора о перевозке грузов по внутренним водным путям.* Как известно, на Дунае условия перевозки грузов регламентируются между большинством стран — членов Дунайской Комиссии Братиславским соглашением, заключенным между государственными пароходствами.

Однако интересы грузооборота на Дунае и перспективы развития связей между странами дунайского и рейнского бассейнов все больше указывают на целесообразность осуществления унификации в этой области.

Проект Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям, обсуждаемый в настоящее время Рабочей группой по речному праву при ЕЭК ООН, мог бы служить основой для такой унификации.

Согласно мнению, высказанному Группой экспертов и аппаратом, основные положения проекта Конвенции приемлемы для придунайских стран.

На совещании экспертов была подчеркнута необходимость внести некоторые принципиальные изменения в заключительные статьи проекта Конвенции о договоре перевозки грузов и в проект Конвенции об унификации некоторых правил, вытекающих из столкновения судов внутреннего плавания.

Группа экспертов особо подчеркнула в указанных проектах положения, касающиеся территориальной области применения и предложила, чтобы эти Конвенции были бы открыты на подписание всех стран, участвующих в работе ЕЭК и её органов, и предложила изменить статьи, касающиеся способов разрешения разногласий, с тем, чтобы арбитраж применялся только по согласованию между заинтересованными сторонами.

c) *Об ограничении ответственности судовладельцев.* В большинстве стран — членов Дунайской Комиссии принцип ограничения ответственности в речном законодательстве не применяется.

Обмен мнениями по основным вопросам в области ограничения ответственности судовладельцев во внутреннем судоходстве показал, что эксперты положительно относятся к введению ограничения ответственности в отношении судов внутреннего плавания.

Замечания, сделанные в ходе дискуссий на группе экспертов, по некоторым принципам, включенным в предварительный проект Конвенции об ограничении ответственности судовладельцев во внутреннем судоходстве, разработанный Международным институтом по унификации частного права в Риме, являлись основой предложений, представленных экспертам Дунайской Комиссии на III сессии Комитета по изучению унификации речного права. Часть этих предложений была принята и отражена в последней редакции данного проекта.

d) *По вопросу оказания помощи судам при авариях во внутреннем судоходстве.* В настоящее время на Дунае вопрос об оказании помощи судам при авариях регламентируется многосторонними (Братиславским) и двусторонними соглашениями.

Эксперты и аппарат рассмотрели возможность унификации правил, касающихся оказания помощи судам во внутреннем судоходстве, и высказались за ее целесообразность.

Было установлено, что принципы, находящиеся в проекте Конвенции, разработанном Институтом по унификации частного права, соответствуют положениям Брюссельской Конвенции 1910 года по вопросу спасения и оказания помощи на море, которая принята всеми государствами — членами Дунайской Комиссии.

Проведенный обмен мнениями по рассматриваемым вопросам представил аппарату и экспертам возможность лучше ознакомиться с основными положениями законодательства придунайских стран и оказался

весьма полезным с точки зрения участия экспертов стран — членов Дунайской Комиссии и экспертов Комиссии в совещаниях Рабочей группы по речному праву при ЕЭК ООН и других международных организаций, занимающихся этими вопросами.

Одновременно с изучением юридических вопросов аппарат Комиссии в 1958 году, согласно плану работы, принимал участие в совещаниях Рабочей группы по речному праву ЕЭК ООН по рассмотрению проектов Конвенции, касающейся ответственности при столкновении, и Конвенции о договоре перевозки грузов во внутреннем судоходстве и в работе Международного института по унификации частного права по рассмотрению предварительных проектов Конвенции об ограничении ответственности судовладельцев и Конвенции о вещных правах на суда.

На совещаниях в этих организациях сотрудники аппарата в своих предложениях и замечаниях стремились учитывать интересы Дунайского судоходства.

В текущем году проекты Конвенции по унификации некоторых правил, вытекающих из столкновения судов во внутреннем судоходстве, Конвенций о договоре перевозки грузов во внутреннем судоходстве и Конвенции, касающейся ограничения ответственности судовладельцев будут рассматриваться на совещаниях Рабочей группы по речному праву при ЕЭК ООН.

Комитет по изучению унификации речного права при Международном институте по унификации частного права в Риме в 1959 году продолжит изучение предварительного проекта Конвенции о вещных правах на суда.

Таким образом, в 1959 году целесообразно продолжать изучение указанных юридических вопросов судоходства, включив в этот круг вопросов также вопрос о регистрации судов внутреннего плавания, и подготовить необходимые материалы для проведения совещания группы экспертов придунайских стран по обмену мнениями по вопросам ограничения ответственности судовладельцев, вещных прав на суда внутреннего плавания и регистрации судов внутреннего плавания.

ИНФОРМАЦИЯ

АППАРАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ ПО ВОПРОСУ УЛУЧШЕНИЯ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ НА ДУНАЕ

На конференции директоров дунайских пароходств, проходившей в мае — июне месяцах 1958 г. в Братиславе, было высказано мнение о необходимости улучшения навигационной обстановки на Дунае и обеспечения ночного плавания судов. Директора дунайских пароходств считали возможным разрешить этот вопрос в рамках Дунайской Комиссии, в связи с чем внести соответствующую запись в протокол конференции.

Необходимость улучшения навигационной обстановки, по мнению директоров пароходств, объясняется тем, что в настоящее время значительно улучшилось общее техническое состояние дунайского флота, возросли скорости движения судов, построено много крупнотоннажных судов, применяются новые методы вождения, увеличивается объем перевозки опасных грузов, таких как нефть, бензин и др. Кроме того, интересы привлечения грузов на Дунай, особенно в направлении сверху вниз, требуют ускорения их продвижения, стремясь достигнуть скорости, существующей на железных дорогах, для чего необходимо не только дневное и ночное плавание судов, а, следовательно, и соответствующее навигационное обеспечение.

На состоявшемся в октябре месяце прошлого года совещании экспертов придунайских стран аппарат Комиссии информировал по вопросу улучшения навигационной путевой обстановки на Дунае. Эксперты по этому вопросу обменялись мнениями и рекомендовали аппарату Комиссии представить его на рассмотрение XVII сессии Дунайской Комиссии.

Общая картина навигационной путевой обстановки на Дунае по данным, которыми аппарат Дунайской Комиссии располагает, и, в частности, по освещаемому навигационному ограждению по участкам, следующая:

На участке от устья р. Морава (1880,260 км) до селения Райка (1850,200 км) всего выставлено 8 освещаемых знаков, из которых 6 — береговые огни и 2 — перевальные освещаемые знаки.

На участке от Райка (1850,200 км) до устья реки Иполь (1707 км) всего выставлено 52 освещаемых знаков, из которых 42 — береговые огни и 10 — освещаемые бакены.

На участке от устья реки Иполь (1707 км) до венгерско-югославской государственной границы (1433 км) всего выставлено 126 освещаемых знаков, из которых 90 — береговые огни и 36 — освещаемые бакены.

На участке от венгерско-югославской государственной границы (1433 км) до Молдова Веке (1048 км) по левому берегу и до Винце (1048 км) по правому берегу установлено всего 131 освещаемый знак, из которых береговых огней — 103 и освещаемых бакенов — 28.

Участок Железных Ворот от 1048 км до 931 км является самым неблагоприятным и опасным для судоходства, которое затруднено вследствие недостаточных глубин, извилистости фарватера, больших скоростей течения и наличия водоворотов. Суда, проходящие через Железные Ворота, как известно, проводятся лоцманами речной Администрации Железных Ворот. На этом участке имеется 73 постоянных плавучих знака (швемера) и 10 бакенов, которые снимаются только при прекращении навигации из-за ледовых явлений и когда уровень воды превышает + 550 см по водомерному посту Оршова. На этом участке не имеется освещаемых плавучих знаков.

На участке от Турну-Северин — Костол (931 км) до Браила (170 км) всего установлено 201 освещаемый знак, из которых 90 — береговые огни и 3 — освещаемые бакены.

На участке Речной Администрации Низовьев Дуная от Браила (170 км) с выходом в Черное море через Сулинский канал, как известно, осуществляется морское судоходство.

Всего на этом участке установлен 31 освещаемый знак, из которых 200 береговых огней и 8 освещаемых бакенов.

Необходимо отметить, что указанное число освещаемых знаков, как правило, составляется на участках расположения опасностей навигационного характера. Поэтому если опасности расположены на сравнительно большом удалении друг от друга, то между освещаемыми знаками, ограждающими эти опасности, отсутствует взаимная видимость, что вызывает трудности при выборе направления движения судна при ночном плавании, поскольку впереди отсутствует освещаемый навигационный ориентир.

Кроме того на отдельных участках Дуная имеет место такое положение, когда навигационные знаки установлены вначале или конце излучины и хотя расстояние между ними составляет 1—1,5 км, но взаимная видимость между этими знаками отсутствует.

Со своей стороны аппарат Комиссии, в целях дальнейшего улучшения условий судоходства на Дунае и в первую очередь ночного плавания, считал бы желательным чтобы придунайские страны и специальные речные Администрации:

- увеличили число освещаемых знаков с таким расчетом, чтобы на местности существовала их взаимная видимость;

- своевременно проводили проверку действия освещаемых знаков и корректировку знаков путевой обстановки в зависимости от уровней воды, а также обеспечили видимость береговых знаков.

- информировали аппарат Дунайской Комиссии о проводимых мероприятиях в части дальнейшего улучшения навигационной путевой обстановки на своих участках Дуная.

ИНФОРМАЦИЯ

ОБ ИТОГАХ НАУЧНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ВОПРОСОВ ЛЕДОВОГО РЕЖИМА РЕКИ ДУНАЙ

Решением XIV сессии Дунайской Комиссии аппарату Комиссии было поручено провести исследования ледового режима реки Дунай и представить по этому вопросу соответствующий доклад с выводами и предложениями.

Выполняя поставленную задачу, аппарат Комиссии в 1957 году подготовил предварительный доклад о ледовом режиме реки Дунай, который рассматривался на XV сессии Дунайской Комиссии.

В дальнейшем в соответствии с решением этой сессии аппарат продолжил исследования этого вопроса и составил окончательный доклад о ледовом режиме реки Дунай.

Указанный доклад состоит из следующих четырех частей :

I. Характеристики ледового режима реки Дунай на участке от порта Энгельхартсцелль до порта Сулина (2200—0 км).

II. Зависимость между ледовым режимом реки Дунай и температурным режимом воздуха на участке от порта Девин до порта Сулина (1880—0 км).

III. Связь между ледовым режимом реки Дунай и геоморфологическими условиями на участке Адонь — Илок (1600—1800 км).

IV. Предложенные методы борьбы со льдом и их результаты.

Анализируя содержание доклада, необходимо остановиться на некоторых вопросах, характеризующих ледовый режим на реке Дунай.

I. *В первой части доклада* на основе поступивших в аппарат Комиссии от придунайских стран материалов, содержатся разработанные статистические данные за 25-летний ряд наблюдений, характеризующие ледовый режим реки Дунай от порта Энгельхартсцелль до порта Сулина (2200—0 км). Эти статистические данные разработаны в виде таблиц и графиков, описание же их приведено в текстовой части.

На основе анализа характеристик ледового режима реки Дунай на вышеуказанной судоходной части можно установить, что :

1. *вероятность появления льда колеблется на отдельных участках реки между 75% и 95%, т. е. между относительно узкими пределами, и поэтому появление льда на этом судоходном участке реки может считаться регулярным явлением ;*

2. *вероятность наступления ледостава колеблется на протяжении реки от 0 до 77%, т. е. в очень широких пределах, и поэтому можно констатировать, что наступление ледостава не является регулярным явлением для всех участков реки Дунай;*

3. *поскольку река Дунай в районе между ущельем Казаны (970 км) и портами Турну-Северин и Костол (931 км) никогда не замерзает, вероятность наступления ледостава здесь равна 0. Следовательно, можно установить, что участок Железных Ворот разделяет реку Дунай с точки зрения ледостава на две различные части;*

4. *рассчитывая средние данные относительно продолжительности наличия льда и ледостава, можно установить, что средняя годовая продолжительность наличия льда является регулярной, а средняя годовая продолжительность наличия ледостава является нерегулярной величиной;*

5. *полученное частное от деления числа дней ледостава на число дней наличия льда дает величину, которая характеризует участки реки с точки зрения ледостава. Эта величина, выраженная в %, в докладе носит название „показатель ледостава” и изменяется в широких пределах. Чем больше величина показателя ледостава, тем неблагоприятнее характер русла реки с точки зрения ледового режима.*

Так, например, вверх по течению реки от порта Пёхларн (2044 км) показатель ледостава равен 0%, т. е. на этом участке за рассматриваемый 25-летний ряд наблюдений ледостава не было. На участке реки Дунай от порта Пёхларн (2244 км) вниз по реке до излучины Багомер (1813 км) показатель ледостава равномерно возрастает с 0 до 34%, а в районе геологического перелома в продольном уклоне реки у Палковичово (1810 км) сокращается до 14%. Ниже этого участка до селения Адонь (1600 км) величина показателя равномерно возрастает до 36%, а затем темп её роста увеличивается и у селения Домбори (1507 км) достигает 62%. Далее до устья реки Драва величина показателя ледостава колеблется в относительно узких пределах, и в районе селения Илок (1300 км) резко сокращается до 15%, а затем вновь равномерно возрастает, достигая у узкости Сиколовац (1039 км) 55%.

Между ущельем Казаны и районом Турну-Северин — Костол (931 км) ледостав никогда не наблюдается, поэтому этот район считается верхней границей возможного ледового покрова на Нижнем Дунае. Здесь, в указанном районе, величина показателя ледостава составляет 0%, а вниз по течению реки она возрастает и у Четате (811 км) достигает 23%, а у Турну-Мэгуреле (597 км) — 32%. Далее по направлению к порту Кэлэраши (365 км) показатель ледостава достигает 62% и эта величина остается без изменения до порта Чернавода (300 км). Ниже порта Чернавода (300 км) эта величина увеличивается и у порта Тульча (71 км) достигает своего максимального значения в 76%. Что касается остановки льда, или иными словами, образования ледостава, то проведенные исследования по участкам реки позволяют установить, что в большинстве случаев на Среднем Дунае ледовый покров раньше образуется на участке Мохач (1448 км) — устье реки Драва (1383 км) и далее, опираясь на это ледовое поле, последующий ледовый покров начинает развиваться вверх по реке. Вторым неблагоприятным с точки зрения ледового режима участком реки является участок, распо-

женный от устья реки Драва (1383 км) до селения Илок (1300 км), где наличие ряда излучин с малым радиусом кривизны неблагоприятствует нормальному стоку льда.

В общем можно констатировать, что ледовые зажоры и заторы могут иметь место на любом участке Среднего Дуная, но их образование и вызванные вместе с этим наводнения зависят от морфологических условий русла и от температурного режима, имеющего место в период начала ледохода.

На Нижнем Дунае лед в большинстве случаев останавливается между портом Кэлэраши (365 км) и Браила (170 км) раньше, чем ледовый покров, образовавшийся на устьевом участке Дуная, распространился вверх по течению реки. Ледовый покров, образовавшийся на участке выше порта Браила (170 км), не находился в органической связи с ледовым покровом вышележащего участка реки.

Что касается вскрытия реки на Нижнем Дунае, то оно в большинстве случаев под влиянием повышения температуры или паводков, идущих с запада, начинается на его верхних участках, и поэтому здесь существует опасность наводнений в период ледовых явлений также как и на Среднем Дунае. Однако эти наводнения в период ледовых явлений возникают не так часто как на Среднем Дунае.

II. *Во второй части доклада* освещены вопросы, касающиеся существующей зависимости между появлением льда и температурным режимом воздуха.

Как известно, появление льда является в первую очередь функцией температурного режима; параллельно с этим в остановке льда важную роль играют морфологические условия русла.

На разрушение ледового покрова действуют два главных фактора: механическое влияние паводка и температурное влияние оттепели. Чем больше температурное влияние по сравнению с механическим, тем процесс разрушения ледового покрова или образование льда протекает более интенсивно. Однако, если температурное влияние незначительно по сравнению с механическим, то имеется опасность возникновения заторов и связанных с ними наводнений.

По имеющимся в аппарате Комиссии данным, характеризующим температурный режим воздуха, установлено, что *климат бассейна Нижнего Дуная* более суровый, чем Среднего, как в отношении продолжительности зим, так и режима январских температур.

Что касается температурного режима воды, то установлено, что зимой воды рек Драва, Сава и Велика-Морава имеют более высокую температуру, чем воды Дуная, а воды реки Тисса более низкую. Следовательно, влияние реки Тисса сказывается на ледовом режиме реки Дунай отрицательно, а влияние других притоков — положительно.

По определенным суммам отрицательных температур воздуха, предшествующих появлению льда и наступлению ледостава, а также суммам положительных температур, предшествующих вскрытию реки, можно было установить, что первому появлению льда предшествует сумма отрицательных температур воздуха величиной: на участке реки выше Генью

— 27° С. день, на участке между портом Генью и устьем реки Драва — 18° С. день и ниже устья реки Драва до устья реки Сава — 25° С. день. На Нижнем Дунае эта величина составляет в среднем — 52° С. день.

Сумма отрицательных температур воздуха, которая предшествует наступлению ледостава, зависит, кроме температурного режима воздуха, также и от морфологических условий русла. Она колеблется между более широкими пределами, чем сумма отрицательных температур, предшествующих появлению льда на реке.

В общем можно констатировать, что наступлению ледостава на Среднем Дунае на участке выше устья реки Драва предшествует сумма отрицательных температур воздуха величиной в — 75° С. день, а ниже устья реки Драва — 84° С. день. На Нижнем Дунае эта величина составляет — 91° С. день у Чернавода и — 79° С. день у Тульчи.

Сумма положительных температур воздуха, предшествующая вскрытию реки, составляет на участке Среднего Дуная от +12 до —26° С. день, а на Нижнем Дунае эта величина колеблется от +20 до —35° С. день.

Что касается зависимости между температурами, предшествующими появлению льда, наступлению ледостава и вскрытию реки, с одной стороны, и уровнями воды, с другой, то в этой части доклада приводится общий вывод, что при низких уровнях воды наступлению ледостава предшествуют более низкие суммы отрицательных температур воздуха, а при высоких уровнях воды более значительные суммы отрицательных температур. Вскрытию реки при более низких уровнях воды предшествует меньшая сумма положительных температур воздуха, а при более высоких — более значительная.

III. В третьей части доклада изложены вопросы, касающиеся зависимости между ледовым режимом и морфологическими условиями русла на участке реки Дунай от селения Адонь до Селения Илок (1600—1300 км).

Как указывалось выше, при остановке льда на реке наряду с температурным режимом, главную роль играют морфологические условия русла. Происшедшая в том или ином месте остановка льда приводит к образованию значительного по площади ледового покрова, а также может вызвать возникновение ледового затора.

Следовательно, причиной образования затора и вместе с этим наводнения является остановка льда, которая обычно наблюдается на участках реки с неблагоприятными морфологическими условиями. В этой части доклада наиболее подробно дан анализ морфологических условий русла на участке реки Дунай от селения Адонь до селения Илок (1600—1300 км), поскольку здесь раньше всего наблюдается остановка льда, чем на других участках реки.

На участках, где размеры русла для судоходства (ширина, глубина и радиус кривизны) обеспечены и изменяются в небольших пределах, сток льда на таких участках происходит в благоприятных условиях.

Необходимо отметить, что в рамках общего плана регулирования Среднего Дуная ширина русла была здесь определена в 450 м, но по ряду причин это регулирование было осуществлено только до селения Файс (1506 км).

По разработанному аппарату Комиссии таблицам и графикам, можно установить, что на участке реки от порта Мохач (1448 км) до селения Илок (1300 км) русло при средних уровнях воды характеризуется расширением и образованием в нем отмелей, а русло при низких уровнях воды — сужением. Так, например, ширина русла при низких уровнях воды на 1389,3 км не превышает 200 метров.

В этой части доклада также затронуты вопросы, касающиеся извилистости русла. Как известно, режим извилистости русла характеризуется обратными величинами радиусов кривизны, т. е. мерой кривизны, и центральным углом отдельных поворотов.

Для представления о режиме извилистости русла был установлен коэффициент кривизны. Этот коэффициент получен путем произведения величины кривизны и центрального угла. На основе проведенных исследований этого вопроса, можно констатировать, что с точки зрения прохождения льда самой неблагоприятной группой излучин являются излучины, расположенные между портом Апатин — устье реки Драва, селениями Стаклар — Борово, Товарником — Казук, Байя — Шарошпарт и при селении Дунасекче.

Установлено, что условия прохождения льда на рассматриваемом участке реки длиной в 300 км (Адонь — Илок) между Адонь и селением Файс (1600—1506 км) более благоприятны, чем на участке от устья реки Драва (1383 км) до селения Илок (1300 км). Всего на рассматриваемом участке имеется тридцать пунктов, где плывущие льдины останавливаются, когда их количество соответствует степени покрытия русла менее, чем 80% в идеальном профиле. Из этих тридцати неблагоприятных пунктов двадцать три находятся на участке Файс — устье реки Драва (1506—1383 км).

IV. В четвертой части доклада изложены вопросы, касающиеся методов борьбы со льдом и возможные при этом результаты.

В целом по этим вопросам имеются следующие общие выводы и предложения :

1. Важной предпосылкой успешной борьбы со льдом во время его прохождения является своевременная точная информация о ежедневной ледовой обстановке. В интересах этого было бы желательным :

- a)* расширить сеть водомерных и метеорологических постов вдоль реки;
- b)* продолжать совершенствование информационной службы о ледовой обстановке ;
- c)* производить систематические измерения толщины льда и съемок поперечных и продольных профилей в период ледовых явлений.

2. Одним из самых эффективных методов по обеспечению беспрепятственного стока льда является регулирование русла реки, если оно проводится по всей длине определенного участка.

3. Непосредственным методом борьбы со льдом является его разрушение или ослабление. Разрушение льда можно осуществить ледоколами и путем взрывов, а ослабление сопротивления льда — поддержанием его таяния.

a) Предпосылкой эффективной работы ледоколов является то положение, чтобы ниже места их работы находилась значительная полоса свободной водной поверхности, необходимая для стока льдин.

б) Работой ледоколов могут быть достигнуты:

- предотвращение ледостава или его замедление,
- приведение в движение ледового покрова в конце зимы.

4. На больших реках особого успеха в ликвидации создавшихся заторов путем взрывов ожидать нельзя. Однако применение предварительных взрывов перед началом работы ледоколов дает положительные результаты. Примером этого могут служить опыты, проведенные на реках Европейской части Советского Союза.

5. Метод предварительных взрывов целесообразно связать с покрытием поверхности ледового покрова темнокветными материалами. Этот метод, по мнению аппарата Комиссии, в условиях реки Дунай может дать положительные результаты, и поэтому было бы желательным начать в этом направлении соответствующие опыты.

Взрывы и покрытие поверхности ледового покрова в значительной степени облегчат работу ледоколов и таким образом повысят эффективность их работы.

Что касается воздушной и артиллерийской бомбардировок, то эти меры не дают существенных результатов.

6. Проектируемое строительство большого количества гидроузлов на реке Дунай в значительной мере изменит ледовый режим реки. Однако опыты по участкам, на которых построены гидроузлы на Верхнем Дунае, в настоящее время не дают достаточного обоснования для определения изменения ледового режима участков Среднего и Нижнего Дуная после строительства здесь гидроузлов.

Необходимо отметить, что ни один из изложенных методов не дает 100% гарантии обеспеченности прохождения льда, т. е. невозможности возникновения заторов и связанных с этим наводнений, по мнению аппарата дальнейшее объединение совместных и согласованных усилий придунайских стран будет значительно способствовать развитию эффективных методов борьбы с ледовыми заторами, являющимися причинами наводнений на Дунае.

В заключение следует отметить, что доклад о ледовом режиме реки Дунай не претендует на полноту исследования затронутых вопросов, однако, по мнению аппарата Дунайской Комиссии, этот доклад может служить справочным пособием для компетентных организаций, занимающихся проблемами борьбы с наводнениями на Дунае, вызываемыми ледовыми явлениями, а также может быть использован компетентными организациями, занимающимися эксплуатацией дунайского флота.

Таковы кратко итоги научного исследования вопросов ледового режима реки Дунай, проведенного аппаратом Комиссии на протяжении 1955—1958 годов.

II ПОСТАНОВЛЕНИЯ

ПОВЕСТКА ДНЯ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

(Принята на первом заседании 15 января 1959 года)

1. Отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год.
2. Отчет Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1958 год.
3. Рассмотрение проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай.
4. Рассмотрение проекта предложений по унификации опознавательных знаков для судов, плавающих по Дунаю, и информация о собранных судовых документах для последующей их унификации.
5. Информация о ходе разработки предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.
6. Информация о разработке аппаратом Комиссии вопросов, связанных с подготовляемой схемой комплексного использования гидроресурсов Дуная.
7. Информация об изучении аппаратами Комиссии юридических вопросов, касающихся судоходства на внутренних водных путях.
8. Информация об итогах научного исследования вопросов ледового режима реки Дунай.
9. О внесении изменений в Регламент о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 16/32.
10. Принятие плана работы Дунайской Комиссии на 1959 год.
11. Утверждение бюджета Дунайской Комиссии на 1959 год.
12. Ориентировочная повестка дня и дата созыва XVIII сессии Дунайской Комиссии.
13. Р а з н о е.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО РАССМОТРЕНИЮ ОТЧЕТА ДИРЕКТОРА АППАРАТА ОБ ИСПОЛНЕНИИ БЮДЖЕТА
КОМИССИИ ЗА 1958 ГОД

(Принято на первом заседании 15 января 1959 года)

Рассмотрев и обсудив финансовый отчет об исполнении бюджета Дунайской Комиссии за 1958 год, а также доклад рабочей группы, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить финансовый отчет об исполнении бюджета и баланс Дунайской Комиссии по состоянию на 1 января 1959 года:

— актив	— 182 732,49 фт.
— пассив	— 182 732,49 фт.

согласно приложению к документу — ДК/СЕС 17/6.

2. Остаток средств по бюджету 1958 года в сумме 175 982,53 фт. зачислить в счет бюджета на 1959 год.

3. Утвердить доклад рабочей группы по финансовым вопросам.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ИНФОРМАЦИИ АППАРАТА КОМИССИИ О СОБРАННЫХ ОТ ПРИДУНАЙСКИХ СТРАН
СУДОВЫХ ДОКУМЕНТАХ И РАЗРАБОТКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ИХ УНИФИКАЦИИ

(Принято на первом заседании 15 января 1959 года)

Заслушав и обсудив информацию аппарата Комиссии о собранных от придунайских стран судовых документах и разработке предложений по их унификации, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информацию аппарата Дунайской Комиссии.

2. Одобрить изложенные в упомянутой выше информации предложения по унификации судовых документов для судов, плавающих по Дунаю и осуществляющих международные перевозки, поручив аппарату в 1959 году разработать:

а) проект унифицированного судового удостоверения, объединив в нем, по возможности, судовые документы 1, 2, 5, 8, 10 (второй абзац) и 11, предписанные статьей 12 Основных положений о плавании по Дунаю;

б) проект унифицированного судового удостоверения для судов категории „малых”.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ИНФОРМАЦИИ АППАРАТА КОМИССИИ ОБ ИТОГАХ НАУЧНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ЛЕДОВОГО РЕЖИМА РЕКИ ДУНАЙ

(Принято на втором заседании 20 января 1959 года)

Заслушав информацию аппарата Комиссии об итогах научного исследования ледового режима реки Дунай, XVII сессия Дунайской Комиссии, ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Информацию аппарата Дунайской Комиссии об итогах научного исследования ледового режима реки Дунай принять к сведению.

2. Поручить аппарату Дунайской Комиссии в первой половине 1959 года издать на ротаторе подготовленный им доклад о ледовом режиме реки Дунай и разослать его придунайским странам и Речным Администрациям.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ИНФОРМАЦИИ О РАЗРАБОТКЕ АППАРАТОМ КОМИССИИ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С ПОДГОТАВЛИВАЕМОЙ СХЕМОЙ КОМПЛЕКСНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГИДРОРЕСУРСОВ ДУНАЯ

(Принято на втором заседании 20 января 1959 года)

Заслушав информацию аппарата Комиссии о разработке вопросов, связанных с подготавливаемой схемой комплексного использования гидроресурсов Дуная, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информацию аппарата.
2. Рекомендовать аппарату Комиссии продолжать принимать участие в работе Комиссии СЭВ, занимающейся составлением схемы комплексного использования водных ресурсов реки Дунай по вопросам, связанным с улучшением условий судоходства.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО РАССМОТРЕНИЮ ОТЧЕТА ДИРЕКТОРА АППАРАТА О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА РАБОТЫ
КОМИССИИ ЗА 1958 ГОД

(Принято на втором заседании 20 января 1959 года)

Обсудив отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Одобрить деятельность аппарата Дунайской Комиссии за 1958 год и принять к сведению отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год.

2. Утвердить доклад рабочей группы по отчету Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год и рекомендовать аппарату Комиссии учесть в своей работе замечания и предложения, отмеченные в докладе.

3. Принять к сведению доклад группы экспертов по юридическим вопросам (док. ГЭ/58-1) и доклад группы экспертов по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае и некоторым навигационным вопросам (док. ГЭ/58-2).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
ПО РАССМОТРЕНИЮ ПРОЕКТА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ ГАБАРИТОВ
ФАРВАТЕРА И ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ НА РЕКЕ ДУНАЙ
(Принято на втором заседании 20 января 1959 года)

Заслушав и обсудив доклад рабочей группы по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять доклад рабочей группы по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.

2. Принять проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай, разработанный аппаратом Комиссии, с учётом изменений, внесенных на рабочей группе, кроме § I, пункт „а” (минимальная глубина фарватера на втором этапе), § V (полезная высота судоходных пролетов мостов) и § VI, пункт „b” в части габаритов шлюзов для участка реки Генью—Будапешт.

3. Рекомендовать странам — членам Дунайской Комиссии и специальным речным Администрациям при разработке ими планов, касающихся улучшения условий судоходства на Дунае, руководствоваться принятыми габаритами.

4. Созвать в апреле — мае 1959 г. совещание экспертов придунайских стран по рассмотрению минимальной глубины фарватера на втором этапе, полезной высоты судоходных пролетов мостов, а также габаритов шлюзов для участка реки Дунай Генью—Будапешт.

5. Поручить аппарату Комиссии представить XVIII сессии Дунайской Комиссии окончательный проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай с учетом предложений упомянутого совещания экспертов.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО РАССМОТРЕНИЮ ПРОЕКТА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО УНИФИКАЦИИ ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫХ
ЗНАКОВ НА СУДАХ, ПЛАВАЮЩИХ ПО ДУНАЮ

(Принято на третьем заседании 23 января 1959 года)

Заслушав и обсудив доклад рабочей группы по рассмотрению проекта предложений по унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять проект предложений по унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю, разработанный аппаратом Комиссии, с учетом изменений, внесенных на рабочей группе, включив его в Основные положения о плавании по Дунаю и изложив в связи с этим ст. 10 Основных положений в следующей редакции:

Опознавательные знаки и флаги	Все суда, плавающие по Дунаю, обязаны нести на корме от восхода до захода солнца флаг государства, которому они принадлежат, и иметь опознавательные знаки, порядок несения которых определяется следующими положениями:
----------------------------------	--

§ 1 *Название или номер судна.* Название или номер судна наносится на обоих бортах и в кормовой части таким образом, чтобы они были видны сзади. То же самое касается колесного судна, на котором название или номер наносится на кожухах гребных колес.

В случае, если при буксировке судов лагом или толканием надписи буксирующего судна закрываются, то на поручнях мостика по обоим бортам устанавливаются щиты с нанесенным на них названием или номером судна.

§ 2 *Порт приписки или место регистрации.* Надписи, указывающие на порт приписки или место регистрации судна, наносятся в его кормовой части.

§ 3 *Принадлежность судна к организации (судовладелец).* Наименование (полностью или сокращенно) организации (судовладельца), которой принадлежит судно, наносится в носовой части на обоих бортах.

На самоходных судах эта надпись также наносится в кормовой части.

§ 4 *Национальная принадлежность судна.* Для определения национальной принадлежности судна после надписи порта приписки или места регистрации наносятся начальные буквы наименования государства. В случае, если из наименования организации (судовладельца) можно установить национальную принадлежность судна, нанесение на судно начальных букв наименования государства не обязательно.

§ 5 *Пассажировместимость.* На пассажирских судах, помимо надписей, указанных в §§ 1—4, также должно быть указано максимальное число пассажиров, допускаемых к перевозке. Эта надпись наносится на видном месте внутри судна.

§ 6 *Грузоподъемность судна.* На грузовом судне его грузоподъемность в тоннах наносится меньшим шрифтом на обоих бортах, под названием или номером судна.

§ 7 Для установления принадлежности судна к организации (судовладельцу) на дымогарной или выхлопной трубе судна может быть нанесена эмблема.

§ 8 „Малые суда”

а) *Название или номер судна.* Название или номер судна наносится снаружи судна, на обоих бортах.

б) *Название организации и адрес, которой принадлежит судно или фамилия и адрес судовладельца.* Название организации и адрес, которой принадлежит судно или фамилия и адрес судовладельца наносится на видном месте внутри или снаружи судна.

Примечание :

1. Указание, изложенное в пункте „а”, может быть заменено регистрационным номером.
2. На спасательных шлюпках и моторных катерах, являющихся частью оборудования судна наносится название или номер этого судна внутри или снаружи шлюпок и моторных катеров.

§ 9 *Шрифт и размеры надписей.* Все надписи на судах выполняются четким латинским шрифтом и цветом, резко отличающимся от фона. Высота букв и цифр, обозначающих название или номер судна, должна быть не менее 20 см, а прочих надписей — не менее 15 см.

Для судов из категории „малых” высота букв или цифр, обозначающих их название или номер, должна быть не менее 10 см.

Ширина букв и расстояние между ними должны иметь пропорциональное соразмерение с высотой букв и размером судна.

В случае, если организация (судовладелец) считает целесообразным наносить на судах надписи национальным шрифтом, то эти надписи должны быть добавлены латинским шрифтом.

2. Рекомендовать придунайским странам и специальным речным Администрациям в своих правилах руководствоваться статьей 10 Основных положений о плавании по Дунаю, изложенной в настоящей редакции.

3. Одобрить доклад рабочей группы по рассмотрению проекта предложений по унификации опознавательных знаков на судах, плавающих по Дунаю.

4. Поручить аппарату Дунайской Комиссии разослать в феврале с. г. всем придунайским странам и специальным речным Администрациям принятый в новой редакции текст ст. 10 Основных положений о плавании по Дунаю.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В РЕГЛАМЕНТ О ПРАВАХ И ОБЯЗАННОСТЯХ СОТРУДНИКОВ
СЕКРЕТАРИАТА И РАБОЧЕГО АППАРАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

(Принято на третьем заседании 23 января 1959 года)

Заслушав и обсудив доклад рабочей группы, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Считать необходимым дополнительно изучить вопрос о пересмотре Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии и соответственно отложить рассмотрение внесенного аппаратом Комиссии проекта Дополнений к Регламенту.

2. Поручить группе экспертов по юридическим вопросам (с возможным привлечением специалистов по финансовым вопросам) разработать в течение 1959 года проект нового Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии или проект тех дополнений и изменений, которые необходимо внести в существующий Регламент. Соответствующий проект представить для рассмотрения на одну из ближайших сессий Дунайской Комиссии.

3. Поручить аппарату Комиссии разработать для группы экспертов по юридическим вопросам соответствующие соображения по рассматриваемому вопросу с изложением основных положений нового Регламента или изменений, подлежащих внесению в существующий Регламент, с представлением также материалов о регламентах, применяемых в других международных организациях.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ИНФОРМАЦИИ ОБ ИЗУЧЕНИИ АППАРАТОМ КОМИССИИ ЮРИДИЧЕСКИХ ВОПРОСОВ,
КАСАЮЩИХСЯ СУДОХОДСТВА НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

(Принято на третьем заседании 23 января 1959 года)

Заслушав информацию об изучении аппаратом Комиссии юридических вопросов, касающихся судоходства на внутренних водных путях, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Информацию аппарата Комиссии принять к сведению.
2. Рекомендовать аппарату продолжить изучение юридических вопросов, касающихся судоходства на внутренних водных путях.
3. В течение 1959 года созвать группу экспертов по юридическим вопросам, на котором обсудить вопросы:
 - ограничение ответственности судовладельцев;
 - вещные права на суда внутреннего плавания;
 - регистрация судов внутреннего плавания.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ПРОЕКТУ БЮДЖЕТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1959 ГОД

(Принято на третьем заседании 23 января 1959 года)

Заслушав и обсудив представленный проект бюджета Комиссии на 1959 год, а также доклад рабочей группы, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить бюджет Дунайской Комиссии на 1959 год по доходам в сумме 3627 тыс. форинтов и по расходам — 3627 тыс. форинтов, согласно документу — ДК/СЕС 17/18.
2. В соответствии со статьей 10 Конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае установить взнос на покрытие расходов в 1959 году в сумме 571 тыс. форинтов от каждого государства — члена Дунайской Комиссии.
3. Продолжать выплату заработной платы сотрудникам в форинтах.
4. Переходящий остаток по балансу на 1 января 1959 года в сумме 176 тыс. форинтов и предполагаемые прочие поступления в сумме 25 тыс. форинтов зачислить в бюджет Дунайской Комиссии на 1959 год.
5. Утвердить доклад рабочей группы по бюджету Дунайской Комиссии.

ОРИЕНТИРОВОЧНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ (Принята на третьем заседании 23 января 1959 года)

1. Включить в ориентировочную повестку дня XVIII сессии следующие вопросы :

- a) Десятилетие Дунайской Комиссии (доклад Председателя).
- b) Отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1959 год.
- c) Отчет Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год.
- d) Проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.
- e) Проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.
- f) Проект схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай и информация аппарата Комиссии в соответствии с этой схемой.
- g) Проект унифицированного судового удостоверения для судов, плавающих по Дунаю.
- h) Размещение гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай и программа наблюдений на них (информация аппарата Комиссии).
- i) Об охране вод Дуная от загрязнения (информация аппарата Комиссии о мерах, принимаемых придунайскими государствами).
- j) План работы Дунайской Комиссии на 1960 год.
- k) Бюджет Дунайской Комиссии на 1960 год.
- l) Перевыборы Председателя, Вице-председателя и Секретаря Комиссии.
- m) Утверждение Директора, помощников Директора, заведующих отделами и главного бухгалтера аппарата Комиссии.
- n) Ориентировочная повестка дня и дата созыва XIX сессии Дунайской Комиссии.
- o) Разное.

2. Созвать очередную, XVIII сессию Дунайской Комиссии в г. Будапешт 20 января 1960 года.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

О НАЗНАЧЕНИИ ЗАВЕДУЮЩЕГО АДМИНИСТРАТИВНО-ХОЗЯЙСТВЕННЫМ ОТДЕЛОМ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

(Принято на третьем заседании 23 января 1959 года)

Семнадцатая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

1. Утвердить освобождение от должности заведующего Административно-хозяйственным отделом Комиссии г-на Чак.

2. Утвердить назначение заведующим Административно-хозяйственным отделом Комиссии г-на Хлатки.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ ПО ИНФОРМАЦИИ АППАРАТА КОМИССИИ О ХОДЕ РАЗРАБОТКИ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ИЗМЕНЕНИЮ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ НА ДУНАЕ

(Принято на третьем заседании 23 января 1959 года)

Заслушав и обсудив информацию аппарата Комиссии о ходе разработки предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информацию аппарата Дунайской Комиссии.
2. При дальнейшей разработке аппаратом Комиссии вопроса об изменении Единой системы навигационной путевой обстановки руководствоваться принципами, изложенными в информации аппарата.
3. Предусмотреть в плане работы Дунайской Комиссии на 1959 год подготовку проекта предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, который, после рассмотрения экспертами придунайских стран и речных Администраций, представить XVIII сессии Дунайской Комиссии.

ПЛАН РАБОТЫ

ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1959 ГОД

(Утвержден на третьем заседании 23 января 1959 года)

1. В целях подготовки материала, необходимого для составления плана основных работ на Дунае, аппарату Комиссии в 1959 году надлежит :

а) собирать от придунайских стран, специальных речных Администраций и Комиссии СЭВ материалы, касающиеся построенных, строящихся и проектируемых гидротехнических сооружений на соответствующих участках Дуная в интересах судоходства ;

б) подготовить окончательный проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае и представить его на рассмотрение XVIII сессии Комиссии ;

в) продолжить изучение перекатного режима реки Дунай и, в частности :

1. закончить изучение и систематизацию данных о перекатном режиме реки Дунай за период с 1946 по 1957 год ;

2. составить унифицированную сводную таблицу данных, которые будут ежегодно представляться аппарату Комиссии придунайскими странами, и разработать методы, применяемые для получения этих данных, с учетом положений Рекомендаций по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае ;

3. проводить сбор, изучение и обобщение данных, связанных с объемом землечерпательных работ, осуществляемых придунайскими странами на своих участках, а также данных, отражающих экономические показатели этих работ ;

4. составить проект паспортов перекатов, и в первую очередь наиболее стабильных, на основе данных, представляемых придунайскими странами согласно предыдущим пунктам.

2. Принимать участие в работе Комиссии СЭВ, занимающейся составлением схемы комплексного использования водных ресурсов реки Дунай

по вопросам, связанным с улучшением условий судоходства на Дунае, а также в работах других международных организаций, занимающихся вопросами судоходства на внутренних водных путях.

3. На основе материалов, собранных от придунайских стран и специальных речных Администраций, составить и издать описание фарватера реки Дунай по отдельным участкам, и в первую очередь, по участкам, которые подвержены частым изменениям в отношении условий навигации.

4. Разработать схему (макет) по сбору данных о содержании фарватера реки Дунай, которую после рассмотрения на группе экспертов, представить на утверждение XVIII сессии Дунайской Комиссии. Начиная с 1959 года проводить сбор данных от придунайских стран и специальных речных Администраций по указанной схеме (макету) и представлять их в виде информации очередным сессиям Дунайской Комиссии.

5. Переиздать, с учетом происшедших на местности изменений, лоцманские карты реки Дунай от порта Девин (1880 км) до порта Мохач (1448 км) и подготовить к изданию лоцманские карты австрийского участка реки Дунай.

6. Продолжать составление и рассылку придунайским странам ежемесячных гидрологических бюллетеней и месячных прогнозов уровней воды на Дунае (последних — по телеграфу).

7. Издать Гидрологический ежегодник реки Дунай за 1957 год, подготовить к изданию Гидрологический ежегодник реки Дунай за 1958 год и собрать данные по немецкому и австрийскому участкам реки Дунай для подготовки издания Дополнения к Гидрологическому справочнику реки Дунай.

8. Продолжать сбор и изучение материалов, получаемых от придунайских стран для разработки предложений, направленных на дальнейшее развитие гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае и, в частности, материалов, характеризующих размещение гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай, и представить по этому вопросу информацию на XVIII сессии.

9. Подготовить проект унифицированного судового удостоверения, объединив в нем, по возможности, судовые документы 1, 2, 5, 8, 10 (второй абзац) и 11, предписанные статьей 12 Основных положений о плавании по Дунаю, проект унифицированного судового удостоверения для судов категории „малых” и представить их для рассмотрения на XVIII сессии Дунайской Комиссии.

10. Подготовить проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае и представить его на рассмотрение XVIII сессии Дунайской Комиссии.

11. Собрать от придунайских стран материалы, характеризующие существующее положение в части охраны вод Дуная от загрязнения, обратить внимание на загрязнение вод от судоходства, и представить по этому вопросу информацию на XVIII сессии.

12. Собрать от придунайских стран и изучить предложения по изменению Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае.

13. Собрать от придунайских стран материалы о применении новых методов в судовождении на Дунае (буксировка методом толкания, использование радиолокационной аппаратуры и т. д.), а также об опыте по использованию отражателей и фосфоресцирующих красок на знаках навигационной путевой обстановки. Составить по этому вопросу обобщенный доклад, который издать на ротаторе и разослать придунайским странам и специальным речным Администрациям.

14. Приступить к изучению типов судов и методов их вождения, которые можно было бы рекомендовать после осуществления схемы комплексного использования гидроресурсов Дуная, особенно при плавании на водохранилищах, с учетом как существующего на Дунае флота, так и опыта строительства и эксплуатации флота в странах, где такое гидростроительство на реках уже осуществлено.

15. Провести в апреле — мае 1959 года совещание экспертов придунайских стран по рассмотрению минимальной глубины фарватера на втором этапе, полезной высоты судоходных пролетов мостов, а также габаритов шлюзов для участка реки Дунай Генью—Будапешт.

16. Провести второе совещание экспертов придунайских стран по обсуждению навигационных и технических вопросов. Включить предварительно в повестку дня этого совещания следующие вопросы :

- а) проект унифицированного судового удостоверения ;
- б) проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае ;
- с) предложения по изменению Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае ;
- д) изучение перекаточного режима реки Дунай.

17. Подготовить и издать на ротаторе бюллетень по грузообороту на Дунае за 1956—1957 г. г. и подготовить к изданию бюллетень по грузообороту за 1958 год.

18. Продолжить сбор и изучение данных, касающихся объема перспективного грузооборота на Дунае, с учетом возможного соединения Дуная с другими бассейнами.

19. Издать типографским способом Альбом типов судов, плавающих на Дунае, со схемами и указанием основных характерных данных судов.

20. Подготовить и издать типографским способом Сборник действующих сборов на Дунае, включив в него данные о портовых, особых, навигационных и других сборах, взимаемых с судов при плавании по Дунаю.

21. Издать типографским способом Сборник законоположений действующих в придунайских странах по вопросам судоходства на Дунае. Для этой цели придунайские страны и специальные речные Администрации направят аппарату Комиссии в самый кратчайший срок соответствующие материалы на одном из официальных языков Комиссии.

22. Подготовить и издать типографским способом протоколы XVII сессии Дунайской Комиссии.

23. В первой половине 1959 года издать на ротаторе доклад о ледовом режиме реки Дунай и разослать его придунайским странам и специальным речным Администрациям.

24. Закончить подготовку и издать типографским способом Сборник действующих договоров и соглашений, заключенных по вопросам судоходства на Дунае.

25. Провести совещание экспертов по юридическим вопросам. Включить, предварительно, в повестку дня этого совещания следующие вопросы :

- a) ограничение ответственности судовладельцев ;
- b) вещные права на суда внутреннего плавания ;
- c) регистрация судов внутреннего плавания ;
- d) вопросы, касающиеся Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии.

26. Продолжать составление и систематизацию аннотаций материалов, публикуемых по вопросам, представляющим интерес для дунайского судоходства и деятельности Дунайской Комиссии, и ежеквартально рассылать список аннотаций придунайским странам и специальным речным Администрациям.

27. В течение 1959 года, исходя из целесообразности для Дунайской Комиссии, принять участие в работе :

- a) Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН ;
- b) Подкомитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН ;
- c) Рабочей группы по речному праву ЕЭК ООН ;
- d) Группы экспертов при ЕЭК ООН по унификации полицейских регламентов и сигнализации во внутреннем судоходстве ;
- e) Групп экспертов, которые образованы или будут образованы при ЕЭК ООН по вопросам внутреннего судоходства (единая сеть европейских внутренних водных путей, новые методы судовождения и др.) ;
- f) Комиссий при Совете Экономической Взаимопомощи по вопросам гидростроительства на Дунае и по вопросам плавания по Дунаю ;
- g) Международного института по унификации частного права в Риме по вопросам унификации некоторых частей речного права ;
- h) Других международных организаций и совещаниях, проводимых придунайскими странами по вопросам, касающимся судоходства на Дунае.

28. По согласованию с компетентными организациями придунайских стран организовать ознакомительную поездку по Дунаю, в соответствии с решением ДК/СЕС 17/32, пункт 3 от 23 января 1959 года.

29. Подготовить план работы и проект бюджета Комиссии на 1960 год.

(Принято на третьем заседании 23 января 1959 года)

Заслушав и обсудив информацию аппарата Дунайской Комиссии о дальнейшем улучшении навигационной путевой обстановки на Дунае, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информацию аппарата Дунайской Комиссии.

2. Рекомендовать придунайским странам и специальным речным Администрациям рассмотреть вопрос улучшения навигационной путевой обстановки на Дунае, предусматривая следующие мероприятия:

— увеличение числа освещаемых знаков с таким расчетом, чтобы на местности существовала их взаимная видимость;

— своевременное проведение проверки действия освещаемых знаков и корректировка знаков навигационной путевой обстановки, в зависимости от уровней воды, а также обеспечение видимости береговых знаков;

— информацию аппарата Дунайской Комиссии о проводимых мероприятиях по дальнейшему улучшению навигационной путевой обстановки на своих участках Дуная;

— обратить внимание судоводителей на необходимость принятия мер к сохранности знаков навигационной путевой обстановки на Дунае.

3. В целях взаимного обмена опытом и разработки совместных предложений по улучшению навигационной путевой обстановки и других технических мероприятий, проводимых придунайскими странами для улучшения условий судоходства, поручить аппарату Комиссии по согласованию с компетентными организациями придунайских стран организовать ознакомительную поездку по Дунаю в 1959—60 г., с участием на протяжении всей поездки представителей от компетентных организаций и судоходных обществ придунайских стран. При этом имеется в виду, что каждая придунайская страна выделит судно для осмотра соответствующего участка Дуная.

Доклад и предложения о результатах этого осмотра заслушать на одной из ближайших сессий Дунайской Комиссии.

III

ПРОЕКТЫ И ПОПРАВКИ

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

1. Отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1958 год.

2. Отчет Директора аппарата о выполнении бюджета Комиссии за 1958 год.

3. Рассмотрение проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай.

4. Рассмотрение предварительных предложений по унификации опознавательных знаков для судов, плавающих по Дунаю, и информация о собранных судовых документах для последующей их унификации.

5. Информация о ходе разработки предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

6. Информация о разработке аппаратом Комиссии вопросов, связанных с подготавливаемой схемой комплексного использования гидроресурсов Дуная.

7. Информация об изучении аппаратом Комиссии юридических вопросов, касающихся судоходства на внутренних водных путях.

8. Информация об итогах научного исследования вопросов ледового режима реки Дунай.

9. О внесении изменений в Регламент о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 16/32.

10. Принятие плана работы Дунайской Комиссии на 1959 год.

11. Утверждение бюджета Дунайской Комиссии на 1959 год.

12. Ориентировочная повестка дня и дата созыва XVIII сессии Дунайской Комиссии.

ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ИНФОРМАЦИИ АППАРАТА КОМИССИИ О СОБРАННЫХ ОТ ПРИДУНАЙСКИХ СТРАН
СУДОВЫХ ДОКУМЕНТАХ И РАЗРАБОТКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ИХ УНИФИКАЦИИ

Заслушав и обсудив информацию аппарата Комиссии о собранных от придунайских стран судовых документах и разработке предложений по их унификации, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

1. Принять к сведению информацию аппарата.

2. Одобрить изложенные в упомянутой выше информации предложения по унификации судовых документов для судов, плавающих по Дунаю, поручив аппарату в 1959 году разработать :

а) проект унифицированного судового удостоверения, объединив в нем судовые документы 1, 2, 5, 8, 10 (второй абзац) и 11, предписанные статьей 12 Основных положений о плавании по Дунаю, оставив остальные документы не унифицированными ;

б) проект унифицированного судового удостоверения для судов из категории „малых”, осуществляющих международное плавание.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

КАСАЮЩИЕСЯ УНИФИКАЦИИ ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫХ ЗНАКОВ НА СУДАХ, ПЛАВАЮЩИХ ПО ДУНАЮ

Все суда, плавающие по Дунаю, должны иметь опознавательные знаки, порядок несения которых определяется следующими положениями :

§ 1. *Название или номер судна.* Название или номер судна наносится на обоих бортах, а также в кормовой части. Название или номер колесного судна наносится на кожухах гребных колес, а также в кормовой части.

В случае, если при буксировке судов лагом или толканием надписи буксирующего судна закрываются, то на поручнях мостика по обоим бортам устанавливаются щиты с нанесенным на них названием или номером судна.

§ 2. *Порт приписки или место регистрации.* Надписи, указывающие на порт приписки или место регистрации судна, наносятся в его кормовой части.

§ 3. *Принадлежность судна к организации (судовладелец).* Наименование (полностью или сокращенно) организации (судовладельца), которой принадлежит судно, наносится в носовой части, на обоих бортах, впереди или сверху надписи названия или номера судна. На несамоходных судах эта надпись также наносится в кормовой части.

§ 4. *Национальная принадлежность судна.* Для определения национальной принадлежности судна на обоих его бортах за надписью наименования организации (судовладельца) наносятся следующие литеры (буквы) : D (Федеративная Республика Германии), A (Австрия), BG (Болгария), M (Венгрия), RM (Румыния), CS (Чехословакия), SR (СССР), JU (Югославия).

В случае, если из наименования организации (судовладельца) можно установить национальную принадлежность судна, то нанесение на судно указанных литер (букв) не обязательно.

§ 5. *Пассажироемкость.* На пассажирских судах, помимо надписей, указанных в §§ 1—4, также должно быть указано максимальное число пассажиров, допускаемых к перевозке. Эта надпись наносится на видном месте внутри судна.

§ 6. *Грузоподъемность судна.* На грузовом судне его грузоподъемность в тоннах наносится на обоих бортах, над или после названия или номера судна.

§ 7. „Малые суда”.

а) *Название или номер судна.* Название или номер наносится снаружи судна, на обоих бортах.

б) *Название организации, которой принадлежит судно, или фамилия и адрес судовладельца.* Название организации, которой принадлежит судно, или фамилия и адрес судовладельца наносятся на видном месте снаружи судна.

Примечание :

1. Указания, изложенные в пунктах „а” и „б”, могут быть заменены регистрационным номером.
2. На шлюпках, являющихся частью оборудования судна, название или номер этого судна должно быть нанесено внутри или снаружи шлюпки.

§ 7. *Шрифт и размеры надписей.* Все надписи на судах выполняются нестираемым четким латинским шрифтом и цветом, резко отличающимся от фона. Высота букв и цифр, обозначающих название или номер судна (исключая суда из категории „малых”), должна быть не менее 20 см, а прочих надписей — не менее 15 см.

Для судов из категории „малых” высота букв или цифр, обозначающих их название или номер, должна быть не менее 10 см. Ширина букв и расстояние между ними должны иметь пропорциональное соразмерение с высотой букв и размером судна.

В случае, если организация (судовладелец) считает целесообразным наносить на самоходных судах надписи национальным шрифтом, то на поручнях мостика на обоих бортах судна должны быть установлены щиты с нанесенными на них латинским шрифтом надписями.

ПРОЕКТ РЕКОМЕНДАЦИЙ

ПО УСТАНОВЛЕНИЮ ГАБАРИТОВ ФАРВАТЕРА И ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ НА ДУНАЕ

Настоящие Рекомендации по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае разработаны аппаратом Дунайской Комиссии на основе Постановления XVI сессии Дунайской Комиссии.

Рекомендации состоят из трех частей:

- I. Рекомендуемые габариты фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.
- II. Обоснования рекомендуемых габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.
- III. Приложения.

I

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ГАБАРИТЫ ФАРВАТЕРА И ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ НА ДУНАЕ

А) ГАБАРИТЫ ФАРВАТЕРА

§ 1. Минимальная глубина фарватера

а) На участке Девин — Браила (1880 — 170 км)

I-й этап. Рекомендуется, чтобы каждый проект, предусматривающий улучшение условий судоходства этого участка Дуная, обеспечивал при низком судоходном и регуляционном уровне воды глубину в 25 дм. При этом в первом периоде (длительностью порядка 5 лет, считая с 1959 года) регуляционными работами следует обеспечить минимальную глубину фарватера в 20 дм.

II-й этап. При проектировании канализационных сооружений, входящих в комплекс использования гидроресурсов Дуная, рекомендуется предусматривать глубину фарватера не менее 35 дм.

б) На участке Браила (170 км) — выход в Черное море через Сулинский канал

Рекомендуется, чтобы каждый проект, предусматривающий улучшение условий судоходства этого участка Дуная, обеспечивал при низком судоходном и регуляционном уровне воды глубину не ниже 24 футов.

§ II. Минимальная ширина фарватера

а) На участках реки с легкоразмываемым ложем рекомендуется, чтобы каждый проект, предусматривающий улучшение условий судоходства на судоходной части Дуная ниже Девина, обеспечивал ширину : на участке Девин — Генью (1880 — 1791 км) в 150 м, на участке ниже Генью — в 180 м, с увеличением до 200 м на излучинах этого участка реки.

На особо трудных участках реки, в виде исключения, возможно обеспечивать ширину фарватера : выше Генью — 120 м и ниже Генью — 150 м. В расположении регуляционных сооружений на таких участках реки желательно предусматривать возможность обеспечения в будущем минимальной ширины фарватера соответственно 150 и 180 м.

б) На участках реки со скалистым или порожистым руслом — ширину фарватера следует устанавливать в зависимости от местности, учитывая при этом морфологические условия. Рекомендуется предусматривать ширину фарватера не менее 100 м при низком судоходном и регуляционном уровне воды.

Примечание :

Рекомендуемая минимальная ширина фарватера не относится к латеральным каналам, к Сулинскому каналу и к участку Железных Ворот.

§ III. Минимальный радиус кривизны фарватера

Рекомендуется, чтобы каждый проект, предусматривающий улучшение условий судоходства на Дунае и беспрепятственное прохождение льда, обеспечивал на судоходной части Девин (1880 км) — выход в Черное море через Сулинский канал минимальный радиус кривизны фарватера по его оси в 1000 м.

На неблагоприятных по геоморфологическим условиям участках, в виде исключения, можно допускать уменьшение указанного минимального радиуса кривизны до 750 м.

В) ГАБАРИТЫ СУДОХОДНЫХ ПРОЛЕТОВ МОСТОВ

§ IV. Полезная ширина

Для обеспечения прохождения буксируемых караванов судов рекомендуется предусматривать в проектах сооружений мостов на Дунае следующие полезные размеры :

а) на участке от устья реки Морава (1880,3 км) до устья реки Драва (1383 км) — не менее 100 м ;

б) на участке ниже устья реки Драва (1383 км) — не менее 150 м.

На извилистых участках реки рекомендуется предусматривать увеличение минимальной полезной ширины пролетов мостов по отношению к указанным выше величинам. При этом приращение полезной ширины пролетов мостов должно определяться с учетом специфических условий реки в районе строительства моста, а именно, кривизны излучин, направления течения, господствующих ветров и проч.

§ V. Полезная высота

а) На участках, где условия судоходства будут улучшены путем регуляции свободного течения, рекомендуется, чтобы каждый проект сооружения новых мостов на участке Дуная от устья реки Морава (1880,3 км) до Браила (170 км) предусматривал полезную высоту судоходных пролетов не менее 8,5 м над принятым высоким судоходным уровнем воды (приложение 5).

б) На участках реки, где условия судоходства будут улучшены путем шлюзования, рекомендуется, чтобы проекты сооружения новых мостов предусматривали на участке от устья реки Морава (1880,3 км) до Браила (170 км) полезную высоту судоходных пролетов не менее 10 м над нормальным подпорным уровнем воды.

С) ГАБАРИТЫ ШЛЮЗОВ

Рекомендуется при разработке проектов сооружения шлюзов на судоходной части Дуная Девин (1880 км) — выход в Черное море через Сулинский канал предусматривать габариты, полностью соответствующие требованию как настоящего, так и перспективного судоходства (виды и размеры судов и караванов и грузооборот). В общем желательно предусматривать габариты шлюзов, обеспечивающих одновременное шлюзование через одну камеру шлюза полного каравана судов с буксиром.

Также рекомендуется, чтобы каждый проект сооружения шлюзов предусматривал строительство двух параллельных камер с вышеуказанными габаритами для одновременного шлюзования караванов судов, идущих в оба направления.

§ VI. Ориентировочно рекомендуется, чтобы каждый проект сооружения шлюзов предусматривал следующие минимальные полезные размеры камер:

а) На участке Девин — Генью (1880 — 1791 км)

полезную длину	— 230 м,
полезную ширину	— 24 м,
глубину на пороге	— 4,5 м,

б) На участке ниже Генью

полезную длину	— 310 м,
полезную ширину	— 30—32 м,
глубину на пороге	— 4,5 м.

В целях экономии расходов воды при шлюзовании одиночных судов рекомендуется разделить одну камеру на две части путем устройства смежных ворот таким образом, чтобы меньшая камера имела бы полезную длину не менее 100 метров.

Д) ПОЛЕЗНАЯ ВЫСОТА ВОЗДУШНЫХ КАБЕЛЕЙ, ПЕРЕБРОШЕННЫХ ЧЕРЕЗ РЕКУ

Рекомендуется избегать, по мере возможности, установки воздушных линий, перебрасываемых через реку, и применять прокладку кабелей по дну реки.

В случае установки воздушных линий рекомендуется обеспечивать следующие полезные высоты, при высоком судоходном или подпорном уровне воды :

а) для телефонных, телеграфных и других линий низкого напряжения — не менее 16,5 м ;

б) для высоковольтных линий :

— для линий с напряжением до 110 кв — 19 м,

— для линий с напряжением выше 110 кв — увеличивать полезную высоту на 1 см для каждого киловольта дополнительного напряжения.

II

ОБОСНОВАНИЕ РЕКОМЕНДУЕМЫХ ГАБАРИТОВ ФАРВАТЕРА И ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ НА ДУНАЕ

Судоходные качества реки в основном определяются гидрографическими, гидрологическими и геоморфологическими факторами.

Встречающиеся в русле препятствия, затрудняющие судоходство, принято разделять на две группы : естественные и искусственные.

К числу естественных препятствий относятся :

а) места, где в русле реки в период низких уровней воды образуются неблагоприятные для судоходства перекаты ;

б) участки реки с относительно узким фарватером ;

с) участки реки со скалистым дном и большими скоростями течения ;

д) участки реки с крутыми излучинами.

К числу искусственных препятствий относятся :

— судоходные пролеты мостов с недостаточными габаритами, а также затонувшие в русле посторонние объекты.

Улучшение судоходных качеств реки может быть достигнуто :

а) регуляцией свободного течения русла реки, путем возведения в нем сооружений (дамб, бун, траверсов), влияющих на концентрирование водного потока ;

б) шлюзованием реки, т. е. разделением её на ряд отдельных подпорных бьефов путем постройки плотин с судопропускными сооружениями — шлюзами или судоподъемниками ;

с) применение метода, указанного в п. „а” на одних участках, метода, указанного в п. „б” — на других участках реки.

Целью регуляции русла в интересах судоходства является установление в меженном русле стабильного судоходного фарватера с обеспеченными габаритами (глубина, ширина, радиус кривизны), дающего возможность осуществлять беспрепятственное судоходство в период низких уровней воды.

Как известно, свободное течение в русле регулируется сооружением продольных дамб, бун, траверсов, а также дноуглубительными работами и прорезями, которые спрямляют крутые излучины русла.

Регуляционные работы, осуществленные до сих пор на Дунае, значительно улучшили судоходные условия на некоторых участках реки. Однако для окончательного устранения имеющихся навигационных препятствий, затрудняющих судоходство, необходимо еще провести значительные регуляционные работы.

В Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной в Белграде в 1948 году, в статье 8 указано, что в компетенцию Комиссии входит : „составление общего плана основных работ в интересах судоходства на базе предложений и проектов придунайских государств и специальных речных Администраций”.

Первым шагом по пути разрешения вышеуказанной задачи явилась разработка вопроса, касающегося установления единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае.

На XIV сессии Дунайской Комиссии были приняты Рекомендации по установлению единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае.

Указанный единый метод дает возможность установить базу для проводимых регуляционных работ и определить основу для сопоставления судоходных условий на отдельных участках реки.

Однако следует отметить, что после осуществления гидростроительства на Дунае будет создан каскад плотин, разделяющих его на ряд бьефов. Следовательно, на таких участках в качестве базы для установления габаритов фарватера и гидротехнических сооружений должны быть приняты нормальные подпорные горизонты воды, а на участках реки со свободным течением и в районах выклинивания подпора — низкий судоходный и регуляционный уровень воды.

А) ГАБАРИТЫ ФАРВАТЕРА

§ I. Минимальная глубина фарватера

а) *На участке Девин — Браила*

1-й этап

По имеющимся в аппарате Дунайской Комиссии данным, для наглядного представления о лимитирующих глубинах на отдельных участках

реки Дунай составлена таблица минимальных глубин (менее 25 дм), наблюдаемых на перекатах на судоходной части Девин — Сулина за период с 1946 по 1957 год (приложение 1).*

За тот же 12-летний период (1946—1957 г. г.) составлена также сводная таблица глубин на перекатах, когда уровни воды были близки к низкому судоходному и регуляционному уровню (приложение 2).

Анализируя данные, указанные в приложениях 1 и 2, и сопоставляя положения с точки зрения лимитирующих глубин на Среднем и Нижнем Дунае, можно установить, что в отношении появления лимитирующих глубин на этих участках условия почти идентичны.

Для рассмотрения последствий, вызванных появлением лимитирующих перекатов, аппарат Комиссии изучил по участкам реки возможности эксплуатации 1000-тонной баржи, а также потери по отношению к ее эксплуатации на судоходной части Дуная от Девина до Сулины (1880—0 км). Для вычисления теоретических потерь при эксплуатации 1000-тонной баржи, вызванных недостаточными глубинами на перекатах, судоходная часть Дуная от Девина (1880 км) до Сулины (0 км) разделена на несколько характерных участков, по которым имеются необходимые данные. Деление было произведено с учетом трудностей для судоходства, имеющихся на отдельных участках, при этом преследовалась, по мере возможности, цель, чтобы границы участков соответствовали положению государственных границ, крупных притоков Дуная или его больших портов.

Данные о ежедневных глубинах на лимитирующих перекатах показывают, какие перекаты на отдельных участках реки Дунай являлись критическими для судоходства, т. е. какой перекат на своем участке определял максимально допускаемую осадку буксируемого каравана и связанную с этим его теоретически возможную максимальную загрузку. Вычисление процента идеальной эксплуатации 1000-тонной баржи с максимальной осадкой в 21 дм приведено в сводной таблице по всем участкам и годам, а также за весь период с 1946 по 1957 год (приложение 3). Под идеальной эксплуатацией баржи понимается эксплуатация 1000-тонной баржи без учета каких-либо других факторов, кроме непосредственного влияния колебания глубин на лимитирующем перекате на её загрузку.

Соотношение между осадкой и загрузкой судна указано в следующей таблице (данные „МАХАРТ”) :

21 дм — 100,0%	15 дм — 65,2%	9 дм — 30,9%
20 дм — 94,2%	14 дм — 59,4%	8 дм — 25,2%
19 дм — 88,4%	13 дм — 53,7%	7 дм — 19,6%
18 дм — 82,5%	12 дм — 47,9%	6 дм — 13,9%
17 дм — 76,7%	11 дм — 42,2%	5 дм — 8,3%
16 дм — 71,0%	10 дм — 36,5%	

Кроме процента идеальной эксплуатации 1000-тонной баржи в течение всего года также вычислены потери для судоходства, вызванные перебоем во время ледовых явлений и высокими уровнями воды (продолжительностью в 1% или менее).

* Все табличные материалы находятся в архивах Дунайской Комиссии.

В столбцах сводной таблицы приведены потери, вызванные недостаточными глубинами на перекатах, ледовыми явлениями, высокими уровнями воды, а также процент идеальной эксплуатации 1000-тонной баржи; все данные вычислены за весь год. В столбцах 17 и 18 таблицы приводятся величины, характеризующие неблагоприятность условий судоходства по участкам и по годам, а также за весь период, с точки зрения недостаточных глубин на перекатах (менее 25 дм). Величины в столбце 17 получены путем умножения количества дней, когда глубина не достигла 25 дм, на недостающую глубину в дм, с последующим их суммированием. Величины в столбце 18 указывают средний недостаток глубин на лимитирующем перекате; они получены путем деления величин, указанных в столбце 17, на количество дней, когда глубины не достигали 25 дм. Эти величины могут служить для сравнения недостаточности глубин на отдельных участках по годам.

В сводной таблице (приложение 3) приведены проценты идеальной эксплуатации 1000-тонной баржи, а также величины потерь для судоходства, вычисленные с учетом потерь от ледовых явлений и высоких уровней воды.

Необходимо отметить, что вычисленные потери для судоходства при глубинах 12 дм и менее (на основе графика, показывающего связь между загрузкой 1000-тонной баржи и её осадкой) практически равны 100%, поскольку большинство дунайских буксиров имеет осадку около 12 дм. В связи с этим ни один буксир не может плавать при глубинах менее 12 дм, что вызывает перерыв в навигации. Кроме того, вычисленный процент идеальной эксплуатации 1000-тонной баржи практически значительно уменьшается из-за недостаточной ширины судоходного пути и его деформации на участке перекатов, а также в связи с многими другими факторами, вытекающими из появления перекатов. Степень влияния отдельных факторов фактически не может быть вычислена. Она приводится лишь в качестве примера, а именно:

I. *Недогрузка барж.* При наличии тенденции к снижению глубин на перекатах, во избежание дорогостоящей перегрузки, баржа грузится на осадку, соответствующую глубине на лимитирующем перекате. Вызванные этим фактором потери довольно значительные, поскольку, во избежание перегрузки при прохождении через лимитирующий перекат, баржи плавают на протяжении некоторого времени недогруженными (с меньшей осадкой) на участках с достаточными глубинами.

II. *Перегрузка и простой барж.* Часто бывает, что пока караван судов доходит до лимитирующего переката, глубина на нем падает меньше осадки барж. В этом случае или баржи должны ожидать у переката повышения глубин, или часть груза должна быть перегружена на другие баржи.

III. *Одностороннее плавание.* На некоторых перекатных участках с появлением недостаточных глубин одновременно имеет место значительное сужение фарватера. В этом случае на отдельных перекатах встреча и обгон караванов судов запрещены. Также может вводиться предписание об уменьшении скорости караванов судов, если на перекатном участке имеют место землечерпательные работы.

IV. *Уменьшение количества барж в составе буксируемых караванов судов.* На практике, когда на перекатах имеет место значительное сужение и коренное изменение направления фарватера, плавание караванов через такие перекаты допускается с ограниченным количеством барж. В таких случаях буксир должен несколько раз возвращаться, пока проведет весь состав каравана через лимитирующий перекат.

V. *Сопротивление воды.* Известно, что сопротивление воды находится в обратно-пропорциональной зависимости от глубины. Поэтому в период недостаточных глубин на перекатах имеет место большое сопротивление воды, что вызывает снижение скорости движения караванов.

Кроме вышеуказанных факторов, повышающих непосредственные потери судоходства, вызванных недостаточными глубинами на перекатах, существует целый ряд других факторов, которые не оказывают прямого влияния на снижение возможности эксплуатации судов. К числу таких факторов можно отнести: повышение расходов по поддержанию судоходного пути по его ограждению, расходы по оборудованию и содержанию сигнальных (семафорных) станций, невозможность ночного плавания, затруднительность маневрирования на перекатах, что приводит к частым авариям, и т. д.

Многие из вышеуказанных факторов, вызывающих снижение возможности 100-процентной эксплуатации 1000-тонной баржи, не могут быть вычислены без наличия точных статистических данных о движении судов, грузообороте и его направлении на коротких участках реки, а также других необходимых данных. Поэтому, желая установить фактический процент эксплуатации 1000-тонной баржи, необходимо учитывать общие цифры годового судо и грузо оборотов. Так, например, на участке Дуная Райка — Генью (1852 — 1791 км) этот процент составляет примерно 75—80%% от идеальной эксплуатации 1000-тонной баржи. На участке Железных Ворот, принимая во внимание постоянное ограничение количества барж в караване, большие скорости течения, пользование вспомогательной тягой и т. д., фактически процент эксплуатации 1000-тонной баржи будет меньше 75—80%% идеальной эксплуатации.

Таким образом для определения экономически обоснованной глубины фарватера необходимо учитывать, с одной стороны, потери, которые несет судоходство от лимитирующих глубин на перекатах, а, с другой стороны, расходы, связанные с работами по обеспечению необходимых глубин. Для производства такого сопоставления необходимо иметь соответствующие данные, которыми аппарат Комиссии в настоящее время не располагает. Поэтому для определения глубины, соответствующей будущим регуляционным работам, можно в качестве критерия учитывать осадку судов при определенной грузоподъемности, плавающих в настоящее время на Дунае и проектируемых на будущее. В качестве типового судна предлагается баржа грузоподъемностью в 1200 тонн, с размерами 75×9,5 м и осадкой в 23 дм. По всей вероятности в будущем этот тип судна будет иметь широкое распространение на Дунае.

На основе вышеприведенного изучения вопроса настоящих лимитирующих глубин на участке Девин — Браила (1880 — 170 км), а также учитывая ближайшие перспективы развития судоходства на Дунае и

предложения придунайских стран, аппарат Комиссии считает оправданным принять на первом этапе на этом участке глубину в 25 дм (23 дм + 2 дм обеспеченности).

Учитывая, что улучшение судоходного пути, согласно предусматриваемой глубине, требует крупных материальных затрат и что оно не может быть осуществлено в короткий срок, представляется возможным в первом периоде (длительностью порядка 5 лет, считая с 1959 года) обеспечить минимальную глубину в 20 дм.

2-й этап

Как известно, в настоящее время составляется схема комплексного использования водных ресурсов реки Дунай, и в области улучшения условий судоходства предусматривается создание минимальной глубины в 36,5 дм. В связи с этим полагается возможным рекомендовать минимальную глубину фарватера не менее 35 дм, которая должна быть достигнута после осуществления схемы комплексного использования водных ресурсов реки Дунай.

б) На участке Браила — выход в Черное море через Сулинский канал

На участке ниже Браила, где плавают морские суда с выходом в Черное море через Сулинский канал, предусматривается поддержание глубины не менее 24 футов.

§ II. Минимальная ширина фарватера

а) На участке с легкоразмываемым ложем

По данным, собранным от придунайских стран, было установлено, что при низких уровнях воды минимальная ширина фарватера на перекатах имеет следующие величины:

- от Девина до Генью — 50—60 м
- ниже Генью — 60—100 м.

Учитывая наиболее распространенный в настоящее время состав буксируемых караванов судов (до пяти единиц в одном ряду), плавающих вниз по течению, становится ясно, что при нормальном судоходстве, особенно при встрече и обгоне судов при низких уровнях воды, указанная минимальная ширина фарватера недостаточна.

В связи с ограниченной шириной фарватера в настоящее время состав буксируемых судов на участке Девин—Батина (1880—1425 км) регламентирован. При этом допускаются караваны судов со следующей максимальной шириной:

- Девин — Генью (1880—1791 км): 40 метров для караванов судов, идущих вниз по течению в составе 4-х барж, пришвартованных лагом;
- Генью — Батина (1791—1425 км): 50 метров для буксируемых караванов судов, идущих вниз по течению в составе 5 барж, пришвартованных лагом.

Для участка реки ниже Батина (исключая участок Железных Ворот) состав караванов судов не регламентирован.

Принимая во внимание водный режим реки Дунай на судоходной части ниже Девина и геоморфологическое строение здесь долины, которые определяют равнинный характер реки (исключая участок Железных Ворот), для обеспечения нормального судоходства представляется целесообразным рекомендовать следующие величины ширины фарватера :

— на участке Девин — Генью (1880—1791 км) — 150 м

— на участке ниже Генью — 180 м.

Следует отметить, что при установлении минимальной ширины фарватера необходимо было, кроме таких факторов, как существующая минимальная ширина фарватера, проектируемые глубины, строение ложа русла, требования, предъявляемые со стороны судоходства и т. д., также учитывать естественные расходы воды или, иными словами, мощность водного потока, позволяющего создать необходимую ширину фарватера в естественных условиях. Учитывая вышеуказанное, предполагается, что существующие естественные расходы воды у Братиславы — 980 м³/сек, Будапешта — 1100 м³/сек, Боевое — 1500 м³/сек, Оршова — 2200 м³/сек и Олтеница — 2600 м³/сек — отвечают возможностям, с точки зрения гидрологии, обеспечить рекомендуемые выше минимальные величины ширины фарватера.

Необходимо указать, что было бы логичным установить на участке ниже Генью увеличивающуюся ширину фарватера, где границами явились бы устья крупных притоков, однако, принимая во внимание состояние регуляционных работ, осуществленных до сих пор, представляется целесообразным рекомендовать одинаковую минимальную ширину фарватера, которая одновременно будет соответствовать требованиям нормального судоходства на всем участке реки Дунай ниже Девина.

Обеспечение нормального судоходства рекомендуемыми величинами ширины фарватера и, в частности, встречи и обгона судов может быть обосновано следующими соображениями :

На участке Девин — Генью (1880 — 1791 км) для беспрепятственного расхождения двух караванов необходима ширина в 150 м из расчета : ширина двух буксируемых караванов $40 \times 2 = 80$ м, запас между караванами — 30 м, запас с каждой стороны каравана — 20 м ($40 \times 2 + 30 + 20 \times 2 = 150$ м).

На участке ниже Генью для расхождения двух караванов необходима ширина в 180 метров из расчета : ширина двух караванов — 100 м, запас между ними — 40 м, с каждой стороны каравана — по 20 м.

Также следует отметить, что ниже Девина расположены трудные узкие участки фарватера. На этих участках увеличение ширины до размеров, предусматриваемых на ближайшую перспективу, требует крупных материальных затрат. Ввиду этого, в порядке исключения, на таких участках реки допускается следующая ширина фарватера : выше Генью — 120 м, ниже Генью — 150 м. При этом в расположении регуляционных сооружений на таких участках реки следует предусматривать возможность обеспечения в будущем следующей ширины фарватера : выше Генью — 150 м, ниже Генью — 180 м.

б) На скалистых или порожистых участках реки

Как известно, расширение фарватера на скалистых участках реки требует крупных капиталовложений, в связи с чем было бы целесообразным предусматривать для этих участков ширину, которая рекомендуется для участков с легко размываемым ложем. Поэтому на таких участках предусматривается минимальная ширина в 100 метров.

§ III. Минимальный радиус кривизны фарватера

В целях представления о существующих в настоящее время минимальных радиусах кривизны фарватера на судоходной части реки Дунай от Девина (1880 км) до Сулины (0 км) (исключая Железные Ворота) аппарат Комиссии разработал таблицу (приложение 4), в которой указаны участки, где радиус кривизны фарватера меньше 1250 м.

Как видно из таблицы, минимальные радиусы кривизны фарватера в 750 метров находятся на чехословацко-венгерском участке в излучине Багомер (1814,2 — 1813,6 км), в 525 метров — на югославском участке, ниже Апатин (1397,4 — 1396,7 км), а в 700 метров — на румынском участке, у Тульча (38,7 — 38,4 мили). При очень низких уровнях воды на Дунае радиус кривизны фарватера уменьшается до: 500 метров в излучине Багомер (1814 — 1813 км), 400 метров на некоторых перекатах югославского участка и 500 метров на перекатах Чиоара (586 км).

В прошлом в отношении кривизны фарватера компетентные органы приняли следующие габариты: для участка выше Генью — 600 м, а для участка ниже Генью — 800 м.

Вопрос установления минимального радиуса кривизны оси фарватера, отвечающего нормальным условиям как настоящего, так и перспективного судоходства, является весьма сложным. Изучая этот вопрос, было установлено, что самым оправданным методом является исследование по некоторым участкам реки кривизны оси фарватера тех естественных излучин, которые не лимитируют судоходство, с тем, чтобы их минимальные величины принять за основу при регуляционных работах.

Исследуя существующие в настоящее время на некоторых участках Дуная излучины, по которым известны условия судоходства и прохождение льда, было установлено, что следует рекомендовать, чтобы:

а) каждый проект, направленный на улучшение условий судоходства и прохождение льда на Дунае, предусматривал для участка Девин (1880 км) — выход в Черное море через Сулинский канал минимальный радиус кривизны оси фарватера 1000 м;

б) на неблагоприятных по своим геоморфологическим условиям участках допускалось, в порядке исключения, уменьшение минимального радиуса кривизны оси фарватера до 700 м.

В) ОБОСНОВАНИЕ ГАБАРИТОВ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ, ГАБАРИТЫ СУДОХОДНЫХ ПРОЛЕТОВ МОСТОВ

§ IV. Полезная ширина

Для представления о существующих габаритах судоходных пролетов мостов на судоходной части Дуная Девин — Сулина (1880 — 0 км) аппарат Комиссии составил таблицу (приложение 5), в которой приведены данные о настоящих габаритах судоходных пролетов мостов.

Как известно, на судоходной части Дуная Девин — Сулина (1880 — 0 км) имеется 21 мост (мосты у Эстергом—Штурово — 1718,8 км — и у Нови-Сад — 1255,5 км — не имеют надстройки), судоходные пролеты которых имеют следующую полезную ширину: 11 мостов — ниже 100 метров, 2 моста — 100 метров и 8 мостов — более 100 метров.

В прошлом компетентные органы приняли в отношении полезной ширины судоходных пролетов мостов следующие размеры: выше Генью — 75 м, ниже Генью — 100 м.

Как отмечалось выше, на участке Девин — Батина (1880 — 1425 км) установлена максимальная ширина караванов в 400 метров (Девин — Генью) и 50 метров (Генью — Батина). На участке ниже Батина (исключая участок Железных Ворот) для буксируемых караванов ограничения ширины не установлено.

Учитывая это положение и принимая во внимание полезную ширину судоходных пролетов мостов, существующую в настоящее время на судоходной части реки Дунай ниже Девина, для судоходных пролетов строящихся мостов предлагается минимальная полезная ширина в 100 метров на участке Девин — устье реки Драва (1880 — 1383 км) и 150 метров — ниже этого пункта.

Представляется, что предложенные размеры являются достаточными для нормального судоходства на Дунае и соответствуют будущим требованиям судоходства.

§ V. Полезная высота

По пункту „а”

Как указывалось выше, аппарат Комиссии разработал таблицу (приложение 5) существующих габаритов судоходных пролетов мостов, в которой указана полезная высота 19 мостов, имеющих в настоящее время на судоходной части Дуная Девин — Сулина (1880 — 0 км), по отношению к наблюдаемому максимальному высокому уровню воды без ледовых явлений.

Как видно, судоходные пролеты мостов имеют следующую полезную высоту: 4 моста — ниже 6 метров, 3 моста — от 6 до 7 метров и 12 мостов — более 7 метров.

При изучении вопросов об установлении минимальной высоты судоходных пролетов мостов на Дунае аппарат Комиссии пришел к заключению, что установление высоты, отнесенной к самому высокому уровню

воды, наблюдаемому до сих пор на Дунае, не является практически оправданным, поскольку такой уровень и уровни, близкие к нему, редко имеют место (приблизительно один раз в 20 лет) и по времени не продолжительные (1—2 дня). Учитывая это обстоятельство, рекомендуется установить полезную высоту судоходных пролетов по отношению к принятому высокому судоходному уровню воды.

Надо отметить, что новые типы речных и морских судов, плавающих в настоящее время на Дунае, имеют надводные габариты, достигающие до 9,55 метра (например, суда ВНР имеют следующие надводные габариты: „Сегед” — 7,57 м, „Тиса” — 7,85 м, „Дебрецен” — 7,95 м, а „Беке”, „Балатон” и „Дуна” — 9,55 м).

Изучая вопрос о полезной высоте, которая должна быть установлена, не представляется оправданным принять на высокий судоходный уровень воды полезную высоту мостов по отношению к небольшому количеству судов, имеющих относительно большие надводные габариты.

В прошлом компетентные органы на Дунае приняли в отношении полезной высоты судоходных пролетов мостов 6,40 метра над высоким судоходным уровнем воды, но который не был установлен.

Учитывая вышесказанное и имея в виду настоящее положение на Дунае, представляется оправданным и рациональным рекомендовать в отношении полезной высоты судоходных пролетов мостов, которые будут строиться на участке ниже Девина, полезную высоту в 8,50 метра по отношению к высокому судоходному уровню воды, принятому для участков, где условия судоходства будут улучшены на основе регуляции свободного течения.

По пункту „b”

На участках, где судоходные условия будут улучшены путем шлюзования реки, в отношении полезной высоты судоходных пролетов мостов вместо 8,50 м предусматривается 10 м.

Это увеличение высоты объясняется следующим положением. Как указывалось выше, в настоящее время на Дунае плавают суда с надводным габаритом более 8,50 м. На основе ранее приведенного вытекает, что эти суда на могут проходить под мостами с полезной высотой 8,50 м в течение приблизительно 3—4 дней в год.

Как известно, на свободном участке рек наблюдается весьма большая амплитуда колебания уровней воды (на Дунае 6—9 м), а на шлюзованных реках это колебание уровня воды, особенно вблизи подпора, незначительно.

Поэтому для беспрепятственного плавания судов с надводными габаритами более 8,50 м на шлюзованных участках реки предусматривается полезная высота судоходных мостов не менее 10 м по отношению к будущим нормальным подпорным уровням воды.

§ VI. Габариты шлюзов

Выбор габаритов шлюзов является весьма сложным вопросом, так как необходимо найти наиболее рациональное решение, отвечающее как настоящим так и перспективным требованиям судоходства, и основанное на экономически выгодных соображениях.

б) на участке ниже Генью
длина — 310 м,
ширина — 30—32 м,
глубина на пороге — 4,5 м.

Эти размеры были выбраны для шлюзования каравана в составе четырех судов в кильватере (один буксир и три баржи); допускаемая ширина каравана — три баржи в ряду.

В отношении глубины на пороге предлагается 4,50 м. Это предложение основано на том, что запас воды на пороге шлюза по отношению к принятой транзитной глубине фарватера (при шлюзовании во втором этапе предусматривается минимальная глубина фарватера не менее 3,5 м) должен составлять не менее 1 м.

Следует отметить, что в Рекомендациях предложено разделить камеру на две части путем сооружения смежных ворот. Это предложение обосновано тем положением, что за последнее время на судоходных реках отмечается значительный рост числа самоходных грузовых судов, и поэтому, в целях экономии времени и расхода воды при шлюзовании одиночного грузового судна, предусматривается подобное разделение камеры.

§ VII. Полезная высота воздушных кабелей, переброшенных через реку

Для указания настоящей свободной высоты воздушных кабелей, переброшенных через реку на судоходной части Девин—Сулина (1880—0 км), была разработана таблица (приложение 6), в которой приведены свободные высоты, отнесенные к наивысшему уровню воды, наблюдаемому без ледовых явлений. Как видно из таблицы, эти высоты колеблются от 12,30 до 26,3 м.

Ясно, что в интересах судоходства следовало бы избегать, по мере возможности, установления воздушных кабелей, в связи с чем в Рекомендации было включено соответствующее предложение.

Однако, если кабели будут устанавливаться на воздушных перекидках через реку, то в Рекомендациях предусмотрена надлежащая свободная высота.

Следует отметить, что при определении свободной высоты воздушных кабелей, переброшенных через судоходную реку, принято брать за основу суда, имеющие самые высокие мачты на данной реке, учитывая при этом необходимый запас между топом мачты и воздушной линией перекидки.

Из данных, собранных о высотах мачт судов, плавающих на Дунае, явствует, что эти высоты достигают 12—15 метров.

В связи с этим для телефонных, телеграфных и других линий слабого напряжения на судоходной части Дуная Девин—Сулина (1880—0 км) предлагается минимальная высота 16,5 м над высоким судоходным уровнем или будущим нормальным подпорным уровнем, при этом предусмотренный запас составляет 1,5 м.

Что касается полезной высоты воздушных кабелей высокого напряжения на судоходной части Дуная Девин—Сулина (1880—0 км), то предлагается :

- а) для линий с напряжением до 110 кв—19,0 м,
б) для линий с напряжением более 110 кв — увеличивать полезную высоту на 1 см для каждого киловольта дополнительного напряжения.

III ПРИЛОЖЕНИЯ

а) Термины, употребляемые в настоящих Рекомендациях

Судоходный фарватер — часть русла реки, приспособленная для безопасного плавания судов.

В целом судоходные качества фарватера определяются его минимальными габаритами, а именно: глубиной, шириной и радиусом кривизны, отнесенные к принятому уровню воды.

Минимальная глубина фарватера — глубина, обеспеченная на фарватере при принятом уровне воды, в границах минимальной заданной его ширины.

Минимальная ширина фарватера — ширина при минимальной принятой глубине.

Осадка судна — расстояние по вертикали между водной поверхностью и нижней кромкой киля или нижней точкой выступающей подводной части судна.

Надводный габарит судна — расстояние по вертикали от водной поверхности до наивысшей постоянной точки судна порожнем.

Полезная высота судоходного пролета моста — расстояние по вертикали от принятого уровня воды до нижней точки фермы моста в пределах заданной ширины.

Полезная ширина судоходного пролета моста — расстояние по горизонтали, измеренное между крайними выступающими точками пролета, в пределах полезной высоты и заданной глубины.

Полезная длина шлюза — расстояние между хордой стенки падения верхних ворот и шкафом нижних ворот.

Полезная ширина шлюза — минимальное расстояние между двумя стенками камеры.

Полезная высота воздушных кабелей, переброшенных через реку — расстояние по вертикали, измеренное при максимальных температурах воздуха от наинизшей точки провеса кабеля до принятого уровня воды.

б) Понятие о низком судоходном и регуляционном уровне воды

В качестве низкого судоходного и регуляционного уровня воды принят уровень со средней обеспеченностью в 94%, установленный на судоходной части реки Дунай от устья реки Морава (1880,3 км) до порта Сулина (0 км), наблюдаемый в период безледовых явлений за 25 лет.

ТАБЛИЦА

отметок низкого судоходного и регуляционного уровня воды по основным водомерным постам на судоходной части Дуная от устья реки Морава (1880 км) до порта Сулина (0 км)

№№	Наименование основного водомерного поста	Фиксированная отметка низкого судоходного и регуляционного уровня воды над „0” поста в см
1.	Братислава	201
2.	Генью	115
3.	Комаром	135
4.	Будапешт	160
5.	Дунафёльдвар	97
6.	Мохач	236
7.	Бездан	70
8.	Богоево	112
9.	Нови-Сад	80
10.	Земун	34
11.	Смедерево	131
12.	Дренкова	18
13.	Оршова	90
14.	Турну-Северин	56
15.	Қалафат	50
16.	Лом	166
17.	Корабия	23
18.	Свиштов	87
19.	Джурджу	36
20.	Олтеница	18
21.	Чернавода	—14
22.	Хыршова	18
23.	Браила	30
24.	Тульча	27

с) *Определение высокого судоходного уровня воды*

В качестве высокого судоходного уровня воды на судоходной части Дуная от Девина до Сулины в настоящих Рекомендациях принимается уровень с обеспеченностью в 1%, вычисленный за 25-й ряд наблюдений (с 1924 по 1958 г, г, исключая 1944—45 г. г.) в период без ледовых явлений.

Наименование водомерного поста	Расстояние от Сулины в км	Отметка уровня воды над „0“ водомерн. поста в см		Разница в см
		Максимальн. (без ледовых явлений)	Соответств. продолжит. в 1% (25-летний период)	
Братислава	1868,8	984	705	279
Генью	1791,3	774	565	209
Комаром	1767,6	751	590	161
Будапешт	1646,5	805	670	135
Дунафёльдвар ...	1560,6	673	545	128
Мохач	1531,3	924	815	109
Бездан	1425,5	718	622	96
Богоево	1367,4	762	655	97
Нови-Сад	1255,1	706	615	91
Земун	1172,9	756	687	69
Смедерево	1116,2	791	731	60
Дренкова	1015,0	653	571	82
Оршова	955,0	648	588	60
Турну-Северин ..	931,0	843	780	63
Калафат	795,0	735	702	33
Лом	742,6	819	797	22
Карабия	630,0	725	672	53
Свиштов	554,0	832	676	56
Джурджу	493,0	778	707	71
Олтеница	430,0	784	705	79
Чернавода	300,0	697	590	107
Хыршова	252,0	683	613	70
Браила	170,0	693	573	120
Тульча	72,0	477	388	89

Для анализа продолжительности предложенного высокого судоходного уровня воды приводятся данные, установленные на основе наблюдений за указанный 25-летний период по следующим водомерным постам, при обеспечении в 1%, выраженные в днях: Братислава — 80 дней, Будапешт — 79 дней, Бездан — 87 дней, Земун — 84 дня, Турну-Северин — 83 дня, Джурджу — 82 дня, Браила — 79 дней. В среднем общая продолжительность этого уровня за 25 лет на всем судоходном участке реки Дунай от Девина до Сулины достигает 82 дней, т. е. приблизительно 3 дня в год.

д) Понятие о нормальном подпорном уровне воды

В качестве нормального подпорного уровня воды принимается уровень, образованный в верхнем бьефе при наивысшей эксплуатационной отметке.

е) Таблицы

1. Минимальные глубины, наблюдаемые за период 1946—1957 г. г. на перекатах участка Девин—Сулина.

2. Сводная таблица глубин на перекатах в период уровней воды, близких к низкому судоходному и регуляционному уровню.

3. Сводная таблица судоходных условий на Дунае на участке Девин—Браила.

4. Таблица радиусов кривизны фарватера (меньше 1250 м) на участке Дуная Девин—Сулина (исключая участок Железных Ворот).

5. Таблица существующих габаритов судоходных пролетов мостов на участке Девин—Сулина.

6. Таблица полезных высот воздушных перекидок на участке Девин—Сулина.

ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ИНФОРМАЦИИ АППАРАТА КОМИССИИ О ХОДЕ РАЗРАБОТКИ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ИЗМЕНЕНИЮ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ НА ДУНАЕ

Заслушав и обсудив информацию аппарата Комиссии о ходе разработки предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информацию аппарата Дунайской Комиссии.
2. Одобрить принципы предложений, разрабатываемых аппаратом Дунайской Комиссии, изложенных в упомянутой выше информации.
3. Предусмотреть в плане работы Дунайской Комиссии на 1959 год подготовку проекта предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, который после рассмотрения экспертами придунайских стран и речных Администраций, представить XVIII сессии Дунайской Комиссии.

ПРОЕКТ ПЛАНА РАБОТЫ

ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1959 ГОД

1. В целях подготовки материала, необходимого для составления плана основных работ на Дунае, аппарату Комиссии в 1959 году надлежит :

a) собирать от придунайских стран, специальных речных Администратий и Комиссии СЭВ материалы, касающиеся построенных, строящихся и проектируемых гидротехнических сооружений на соответствующих участках Дуная в интересах судоходства ;

b) подготовить окончательный проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае и представить его на рассмотрение XVIII сессии Комиссии ;

c) продолжить изучение перекатного режима реки Дунай и, в частности :

1. закончить изучение и систематизацию данных о перекатном режиме реки Дунай за период с 1946 по 1957 год ;

2. составить унифицированную сводную таблицу данных, которые будут ежегодно представляться аппарату Комиссии придунайскими странами и разработать методы, применяемые для получения этих данных, с учетом положений Рекомендаций по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае ;

3. проводить сбор, изучение и обобщение данных, связанных с объемом землечерпательных работ, осуществляемых придунайскими странами на своих участках, а также данных, отражающих экономические показатели этих работ ;

4. составить проект паспортов перекатов, и в первую очередь наиболее стабильных, на основе данных, представляемых придунайскими странами, согласно предыдущим пунктам.

2. Принимать участие в работе Комиссии СЭВ, занимающейся составлением схемы комплексного использования водных ресурсов реки Дунай по вопросам, связанным с улучшением условий судоходства на Дунае.

3. На основе материалов, собранных от придунайских стран и специальных речных Администраций, составить и издать описание фарватера реки Дунай по отдельным участкам, и в первую очередь по участкам, которые подвержены частым изменениям в отношении условий навигации.

4. Переиздать, с учетом происшедших на местности изменений, лоцманские карты реки Дунай от порта Девин (1880 км) до порта Мохач (1448 км) и подготовить к изданию лоцманские карты австрийского участка реки Дунай.

5. Продолжать составление и рассылку придунайским странам ежемесячных гидрологических бюллетеней и месячных прогнозов уровней воды на Дунае (последних — по телеграфу).

6. Издать Гидрологический ежегодник реки Дунай за 1957 год, подготовить к изданию Гидрологический ежегодник реки Дунай за 1958 год и собрать данные по немецкому и австрийскому участкам реки Дунай для подготовки издания Дополнения к Гидрологическому справочнику реки Дунай.

7. Продолжать сбор и изучение материалов, получаемых от придунайских стран для разработки предложений, направленных на дальнейшее развитие гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае и, в частности, материалов, характеризующих размещение гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай, и представить по этому вопросу информацию на XVIII сессии.

8. Подготовить проект унифицированного судового удостоверения, объединив в нем, по возможности, судовые документы 1, 2, 5, 8, 10 (второй абзац) и 11, предписанные статьей 12 Основных положений о плавании по Дунаю, проект унифицированного судового удостоверения для судов категории „малых” и представить их для рассмотрения на XVIII сессии Дунайской Комиссии.

9. Подготовить проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае и представить его на рассмотрение XVIII сессии Дунайской Комиссии.

10. Собрать от придунайских стран материалы, характеризующие существующее положение в части охраны вод Дуная от загрязнения, и представить по этому вопросу информацию на XVIII сессии.

11. Подготовить предложения по изменению Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае.

12. Собрать от придунайских стран материалы о применении новых методов в судовождении на Дунае (буксировка методом толкания, использование радиолокационной аппаратуры и т. д.), а также об опыте по использованию отражателей и фосфоресцирующих красок на знаках навигационной путевой обстановки. Составить по этому вопросу обобщенный доклад, который издать на ротаторе и разослать придунайским странам и специальным речным Администрациям.

13. Приступить к изучению типов судов и методов их вождения, которые можно было бы рекомендовать после осуществления схемы комплексного использования гидроресурсов Дуная, особенно при плавании на водохранилищах, с учетом как существующего на Дунае флота, так и опыта строительства и эксплуатации флота в странах, где такое гидростроительство на реках уже осуществлено.

14. Провести в апреле-мае 1959 года совещание экспертов придунайских стран по рассмотрению минимальной глубины фарватера на втором этапе, полезной высоты судоходных пролетов мостов, а также габаритов шлюзов для участка реки Дунай Генью—Будапешт.

15. Провести второе совещание экспертов придунайских стран по обсуждению навигационных и технических вопросов. Включить в предварительную повестку дня этого совещания следующие вопросы :

- a)* проект унифицированного судового удостоверения ;
- b)* проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае ;
- c)* предложения по изменению Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае ;
- d)* изучение перекатного режима реки Дунай.

16. Подготовить и издать на ротаторе бюллетень по грузообороту на Дунае за 1956—1957 г. г. и подготовить к изданию бюллетень по грузообороту за 1958 год.

17. Продолжить сбор и изучение данных, касающихся объема перспективного грузооборота на Дунае, с учетом возможного соединения Дуная с другими бассейнами.

18. Издать типографским способом Альбом типов судов, плавающих на Дунае, со схемами и указанием основных характерных данных судов.

19. Подготовить и издать типографским способом Сборник действующих сборов на Дунае, включив в него данные о портовых, особых, навигационных и других сборах, взимаемых с судов при плавании по Дунаю.

20. Издать типографским способом Сборник законоположений, действующих в придунайских странах по вопросам судоходства на Дунае. Для этой цели придунайские страны и специальные речные Администрации направят аппарату Комиссии до 1 июня 1959 года соответствующие материалы на одном из официальных языков Комиссии.

21. Подготовить и издать типографским способом протоколы XVII сессии Дунайской Комиссии.

22. В первой половине 1959 года издать на ротаторе доклад о ледовом режиме реки Дунай и разослать его придунайским странам и специальным речным Администрациям.

23. Закончить подготовку и издать типографским способом Сборник действующих договоров и соглашений, заключенных по вопросам судоходства на Дунае.

24. Рассмотреть на группе экспертов по юридическим вопросам :

- a)* ограничение ответственности судовладельцев ;
- b)* вещные права на суда внутреннего плавания ;
- c)* регистрация судов внутреннего плавания ;
- d)* вопросы, касающиеся Регламента о правах и обязанностях сотрудников аппарата Дунайской Комиссии.

25. Продолжать составление и систематизацию аннотаций материалов, публикуемых по вопросам, представляющим интерес для дунайского судоходства и деятельности Комиссии, и ежеквартально рассылать список аннотаций придунайским странам и специальным речным Администрациям.

26. В течение 1959 года, исходя из целесообразности для Дунайской Комиссии, принять участие в работе :

- a)* Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН ;
- b)* Подкомитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН ;
- c)* Рабочей группы по речному праву при ЕЭК ООН ;
- d)* Группы экспертов при ЕЭК ООН по унификации полицейских регламентов и сигнализации во внутреннем судоходстве ;
- e)* Группы экспертов по другим вопросам внутреннего судоходства (единая сеть европейских внутренних водных путей, новые методы судо-вождения и др.) при ЕЭК ООН ;
- f)* Комиссии при Совете Экономической Взаимопомощи по вопросам гидростроительства на Дунае ;
- g)* Международного института по унификации частного права в Риме по вопросам унификации некоторых частей речного права ;
- h)* других международных организаций и совещаниях, проводимых придунайскими странами по вопросам, касающимся судоходства на Дунае.

27. Принимать участие в просмотрах участков Дуная, проводимых придунайскими странами.

28. Подготовить план работы и проект бюджета Комиссии на 1960 год.

ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

СЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ВОПРОСУ ДАЛЬНЕЙШЕГО УЛУЧШЕНИЯ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ НА ДУНАЕ

Заслушав и обсудив информацию аппарата Дунайской Комиссии о дальнейшем улучшении навигационной путевой обстановки на Дунае, XVII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информацию аппарата Дунайской Комиссии.

2. Рекомендовать странам-членам Дунайской Комиссии и специальным речным Администрациям:

— увеличить число освещаемых знаков с таким расчетом, чтобы на местности существовала их взаимная видимость;

— своевременно проводить проверку действия освещаемых знаков и корректировку знаков навигационной путевой обстановки, в зависимости от уровней воды, а также обеспечить видимость береговых знаков.

— информировать аппарат Дунайской Комиссии о проводимых мероприятиях по дальнейшему улучшению навигационной путевой обстановки на своих участках Дуная.