

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

**ТОМ
18**

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

**TOME
18**

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

ТОМ 18

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

TOME 18

ИЗДАНИЕ СЕКРЕТАРИАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

БУДАПЕШТ—1960

PUBLICATION DU SECRÉTARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE

BUDAPEST—1960

ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ТОМ 18

ВОСЕМНАДЦАТАЯ СЕССИЯ

20—30 января 1960 года
г. Будапешт
(протоколы №№ 100—105)

О Г Л А В Л Е Н И Е

	стр.
СПИСОК ДЕЛЕГАЦИЙ	13
ПРОТОКОЛ № 100 торжественного заседания XVIII сессии Дунайской Комиссии, посвященного X годовщине Комиссии (20 января 1960 г.)	17
ПРОТОКОЛ № 101 (21 января 1960 г.)	43
Открытие сессии	45
Информация Председателя о присоединении Австрийской Республики к Конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае и о назначении новых представителей	45
Принятие повестки дня	45
Создание рабочих групп	45
Обсуждение отчёта Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год	46
ПРОТОКОЛ № 102 (25 января 1960 г.)	47
Обсуждение отчёта Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1959 год	49
Обсуждение проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае	51
Обсуждение проекта Схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай	53
Обсуждение информации аппарата Комиссии о размещении гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай и программе наблюдений на них	54
ПРОТОКОЛ № 103 (27 января 1960 г.)	55
Обсуждение информации аппарата Комиссии об охране вод Дуная от загрязнения	57
Обсуждение плана работы Дунайской Комиссии на 1960 год	58
ПРОТОКОЛ № 104 (29 января 1960 г.)	61
Продолжение обсуждения и принятие плана работы Дунайской Комиссии на 1960 год	63

Обсуждение проекта предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае ...	68
Обсуждение проекта унифицированного судового удостоверения для судов, плавающих по Дунаю.....	70
ПРОТОКОЛ № 105 (30 января 1960 г.)	71
Обсуждение организационных вопросов : новое штатное расписание Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии ; изменения и дополнения к Положению об организации и Регламенту деятельности отделов Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии ; изменения Регламента о правах и обязанностях сотрудников аппарата Дунайской Комиссии	73
Принятие бюджета Дунайской Комиссии на 1960 год и утверждение месячных должностных окладов штатных сотрудников аппарата Дунайской Комиссии в форинтах	73
Пере выборы Председателя, Вице-председателя и Секретаря Комиссии	74
Назначение Директора, его помощников и заведующих отделами аппарата Дунайской Комиссии	75
Принятие Ориентировочной повестки дня XIX сессии ...	80
Закрытие сессии	82
ПРИЛОЖЕНИЕ I — Постановления	83
Повестка дня XVIII сессии Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 18/15	85
Постановление по отчёту Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год — ДК/СЕС 18/16	87
Постановление по информации аппарата Комиссии о собранных от придунайских стран материалах, характеризующих размещение гидрометеорологических станций и постов в бассейне р. Дунай и программу наблюдений на них — ДК/СЕС 18/20	88
Постановление по отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1959 год — ДК/СЕС 18/21	89
Постановление по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на реке Дунай — ДК/СЕС 18/22 ...	90
Постановление по рассмотрению проекта Схемы (макета) по сбору данных о содержании фарватера реки Дунай — ДК/СЕС 18/23	91
Постановление по информации аппарата Комиссии о положении в придунайских странах в части охраны вод Дуная от загрязнения — ДК/СЕС 18/24	92

План работы Дунайской Комиссии на 1960 год — ДК/СЕС 18/26	93
Постановление по организационным вопросам — ДК/СЕС 18/28	97
Постановление по проекту предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 18/29	98
Постановление по рассмотрению проектов унифицированных судовых удостоверений для судов, плавающих по Дунаю — ДК/СЕС 18/30	99
Ориентировочная повестка дня XIX сессии Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 18/32-1	100
Постановление по проекту бюджета Дунайской Комиссии на 1960 год — ДК/СЕС 18/34	101
Постановление об освобождении от должности в аппарате Комиссии Директора, его помощников и заведующих отделами и о назначении на эти должности новых сотрудников — ДК/СЕС 18/35	102
ПРИЛОЖЕНИЕ II — Доклады рабочих групп	105
Доклад рабочей группы по финансовым вопросам — ДК/СЕС 18/14	107
Доклад рабочей группы по отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1959 год — ДК/СЕС 18/18	110
Доклад рабочей группы по техническим вопросам — ДК/СЕС 18/19	113
Доклад рабочей группы по навигационным вопросам — ДК/СЕС 18/25	117
Доклад рабочей группы по организационным вопросам — ДК/СЕС 18/27	124
Доклад рабочей группы по проекту бюджета Дунайской Комиссии на 1960 год — ДК/СЕС 18/31	127
ПРИЛОЖЕНИЕ III — Утвержденные документы	129
Бюджет Дунайской Комиссии на 1960 год — ДК/СЕС 18/2-1	131
Месячные должностные оклады штатных сотрудников Дунайской Комиссии, округленные в форинтах — приложение к ДК/СЕС 18/2-1	132
Штатное расписание Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 18/3	133
Информация о собранных аппаратом Дунайской Комиссии в течение 1958—1959 г. г. от придунайских стран	

материалах, характеризующих размещение гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай — ДК/СЕС 18/10	135
Отчёт Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1959 год — ДК/СЕС 18/11	141
Финансовый отчёт об исполнении сметы на 1 января 1960 г. ДК/СЕС 18/13	158
Баланс на 1 января 1960 г. — приложение 1 к ДК/СЕС 18/13	162
Объяснительная записка к отчёту об исполнении бюджета Дунайской Комиссии за 1959 год — приложение 2 к ДК/СЕС 18/13	163
Информация о положении в придунайских странах в части охраны вод Дуная от загрязнения — ДК/СЕС 18/17	168
Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае — ДК/СЕС 18/22-1	176
Схема (макет) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай — ДК/СЕС 18/23-1	196
Положение о Секретариате и Рабочем аппарате Дунайской Комиссии и об их деятельности — ДК/СЕС 18/28-1	198
Изменения Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 18/29-1	206
Предложение делегации Венгерской Народной Республики по вопросу расследования аварий судов — ДК/СЕС 18/33	228

СПИСОК ДЕЛЕГАЦИЙ

Австрийская делегация

Водак Вальтер	— Представитель АР в Дунайской Комиссии
Пейншип Вальтер	— Член делегации
Плейнерт Отто	— Член делегации
Фрёлих Герман	— Член делегации
Шлаффер Франц	— Член делегации
Клаузен Альфред	— Член делегации
Мюллернер Ганс	— Член делегации
Глазел Эрнст	— Член делегации

Болгарская делегация

Стойчев Крыстю	— Представитель НРБ в Дунайской Комиссии
Дойнов Петко	— Заместитель Представителя НРБ в Дунайской Комиссии
Кожухаров Николай	— Эксперт
Павлов Любен	— Эксперт
Трифонов Теодор	— Эксперт

Венгерская делегация

Пуя Фридьеш	— Представитель ВНР в Дунайской Комиссии
Белан Йожеф	— Заместитель Представителя ВНР в Дунайской Комиссии
Циглер Карой	— Член делегации
Немети Дьюла	— Член делегации
Вереш Янош	— Член делегации
Фердинанд Ласло	— Эксперт
Петени Оскар	— Эксперт
Фекете Дьёрдь	— Эксперт
Кочиш Вильмош	— Эксперт
Якуш Михай	— Эксперт
Вид Едён	— Эксперт

Румынская делегация

Погачеану Василе	— Представитель РНР в Дунайской Комиссии
Саву Эмиль	— Заместитель Представителя РНР в Дунайской Комиссии

Русу Мартин
Нае Андроне
Янкович Николае

— Член делегации
— Член делегации
— Член делегации

Советская делегация

Жарков В. И.
Капикраян Л. Я.

Попов М. А.
Кейлин А. Д.
Марков П. И.
Лабутов С. И.
Черняев В. И.

— Представитель СССР в Дунайской
Комиссии
— Заместитель Представителя СССР в
Дунайской Комиссии
— Советник
— Советник
— Эксперт
— Эксперт
— Эксперт

Чехословацкая делегация

Штекль Карель

Зерван Ян
Штембергова Дана
Хлава Сватоплук
Панцирж Франтишек
Шульц Богумил
Солчански Цирил

— Представитель ЧСР в Дунайской
Комиссии
— Член делегации
— Член делегации
— Член делегации
— Член делегации
— Член делегации
— Член делегации

Югославская делегация

Петровиц Славолуб

Паунович Иован
Димитриевиц Божидар
Петровиц Спниша
Брукнер Иван
Шоч Даница

— Представитель ФНРЮ в Дунайской
Комиссии
— Член делегации
— Член делегации
— Эксперт
— Эксперт
— Эксперт

Министерство транспорта Федеративной Республики Германии

фон Коеппен Урсула
Добмайер Франц

— Эксперт
— Эксперт

Секретариат Европейской Экономической Комиссии ООН

Куперус Клаас Виллэм

— Наблюдатель

Речная Администрация Железных Ворот

Данон Цадык
Стоян Рудольф

— Наблюдатель
— Наблюдатель

ПРОТОКОЛ

№ 100

ТОРЖЕСТВЕННОГО ЗАСЕДАНИЯ ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ, ПОСВЯЩЕННОГО X-й ГОДОВЩИНЕ КОМИССИИ

20 января 1960 года

г. Будапешт

Торжественное заседание XVIII сессии Комиссии, посвященное её десятилетию, открывается в 10 часов 30 минут в здании Академии Наук Венгерской Народной Республики.

На торжественном заседании присутствуют :

— представители и члены делегаций стран — членов Комиссии : Австрии, Болгарии, Венгрии, Румынии, Советского Союза, Чехословакии, Югославии ;

— главы и сотрудники ряда посольств и дипломатических миссий, аккредитованных в г. Будапеште ;

— Министр иностранных дел г-н Шик, Министр путей сообщения и связи г-н Кошша, ответственные сотрудники этих министерств и Управления водного хозяйства, представители Горсовета г. Будапешта, Венгерской Академии Наук, представители пароходных обществ и других организаций Венгерской Народной Республики ;

— эксперты Министерства транспорта ФРГ, наблюдатель от Секретариата ЕЭК ООН, наблюдатели от Речной Администрации Железных Ворот ;

— представители дунайских судоходных обществ, имеющих свои агентства в г. Будапеште ;

— сотрудники аппарата Дунайской Комиссии.

Торжественное заседание возглавляет президиум в составе представителей стран — членов Комиссии : г-на Водак (Австрия), г-на Стойчева (Болгария), г-на Пуя (Венгрия), г-на Погачеану (Румыния), г-на Жаркова (Советский Союз), г-на Штекль (Чехословакия), г-на Петровица (Югославия), Министра иностранных дел Венгерской Народной Республики

г-на Шика, Министра путей сообщения и связи г-на Кошша, заместителя Председателя Горсовета г. Будапешта г-на Пешта и Директора аппарата Дунайской Комиссии г-на Халачева.

Торжественное заседание открывает Председатель Дунайской Комиссии, представитель Чехословацкой Республики г-н Штекль.

В своем вступительном слове г-н Штекль приветствует всех присутствующих на заседании и персонально г-на Шика, г-на Кошша и г-на Пешта. Кроме того, г-н Штекль приветствует нового члена Комиссии — Австрийскую Республику в лице её делегации, возглавляемой г-ном Водак, а также новых представителей стран — членов Комиссии: г-на Погачеану (Румыния), являющегося Секретарем Комиссии, г-на Жаркова (Советский Союз), являющегося Вице-председателем Комиссии, и г-на Петровича (Югославия).

В заключение г-н Штекль желает всем успешной работы и передает г-ну Жаркову дальнейшее ведение торжественного заседания.

Г-н Жарков благодарит за оказанное доверие, объявляет программу работы юбилейного заседания и предоставляет слово для доклада Председателю Дунайской Комиссии г-ну Штеклю.

Г-н Штекль

Уважаемые дамы и господа!

Настоящая сессия Дунайской Комиссии, десятую годовщину деятельности которой мы сегодня отмечаем, требует от нас обзора и оценки прошедшей деятельности и будущих перспектив. Вся деятельность Дунайской Комиссии была основана на Белградской Конвенции 1948 года, в которую заложены принципы свободы плавания на Дунае, при обеспечении полного суверенитета всех придунайских стран в духе полного сотрудничества и взаимопонимания между этими странами.

Эти благородные принципы последовательно и положительно претворялись в жизнь за истекшее 10-летие Дунайской Комиссии, служа делу развития и укрепления международного сотрудничества.

Всем известно историческое, политическое и торговое значение реки Дунай — одной из крупнейших водных магистралей Европы, соединяющей непосредственно между собой 8 европейских государств. История развития дунайского судоходства отражает историю развития её придунайских стран и историю стремлений придунайских государств защитить свободу дунайского судоходства.

Как известно, необходимость введения единого режима судоходства на Дунае возникла более чем 100 лет назад. Однако все договоры и конвенции, заключенные ранее по установлению режима судоходства на Дунае, ограничивали права, в результате чего придунайские страны не являлись хозяевами водной магистрали, играющей столь важную роль в их жизни.

Принципиально отличной Конвенцией от всех ранее существовавших явилась Конвенция о режиме судоходства на Дунае, подписанная в августе 1948 года в Белграде, к которой недавно присоединилась Австрия.

Принятие этой Конвенции представляло собой акт огромной важности и знаменовало решительный поворот к новому, демократическому режиму, в основу которого заложено горячее стремление прибрежных

государств развивать международное судоходство и торговлю на началах уважения взаимных экономических интересов и суверенных прав.

С подписанием новой Конвенции 1948 года установился такой режим всей реки, который не делает никаких исключений для судов всех флагов, будь то прибрежных или неприбрежных государств.

Конвенция 1948 года устанавливает, что навигационный режим на Дунае должен быть свободным и открытым для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении торговых и навигационных сборов и условий торгового судоходства, при этом перевозки пассажиров и грузов в местном сообщении и перевозки между портами одного и того же государства могут производиться судами под иностранным флагом только в согласии с национальными правилами прибрежного государства.

Прибрежные государства, будучи хозяевами в водах Дуная, протекающих через их территории, обязываются содержать реку в судоходном состоянии и „не ставить препятствий или помех для судоходства на фарватерах Дуная”. Дунайская Комиссия выступает в этом случае не как надгосударственный орган, а как орган, координирующий деятельность прибрежных государств в области судоходства и производства работ на Дунае.

Установлены положения, согласно которым гидротехнические работы, производимые государством, финансируются самим государством, а те работы, которые прибрежное государство передает Дунайской Комиссии в соответствии со статьей 4 Конвенции, финансируются последней.

В целях успешной организации судоходства на нижнем течении Дуная и в районе Железных Ворот, где плавание судов представляется наиболее сложным, созданы по соглашению между прибрежными государствами Речная Администрация Низовьев Дуная и Речная Администрация Железных Ворот. В задачи этих Администраций входит организация производства гидротехнических работ и регулирование судоходства на их участках реки.

Режим плавания судов на участках деятельности обеих Администраций осуществляется согласно правилам плавания, установленным Администрациями, а на остальных участках реки — по правилам, устанавливаемым прибрежными государствами. При подготовке таких правил придунайские государства и речные Администрации должны учитывать рекомендации, содержащиеся в Основных положениях о плавании по Дунаю, которые устанавливает Комиссия.

Право устанавливать полицейские, санитарные и таможенные правила принадлежит также прибрежным государствам, которые и осуществляют надзор за их соблюдением. Они сообщают изданные ими правила Комиссии, которая унифицирует их и делает государствам соответствующие рекомендации с тем, чтобы эти правила не препятствовали судоходству. Судам всех флагов, плавающим по Дунаю, предоставляется право свободно заходить в порты прибрежных государств, производить в них погрузочно-разгрузочные работы, посадку и высадку пассажиров, пополнять запасы топлива и т. д., соблюдая при этом соответствующие правила данного государства. Портовые сборы с судов и сборы за выполненные работы государством в порту по перегрузке грузов и другие услуги должны взиматься без дискриминации по мотивам национальной принадлежности

судов. Во время плавания по Дунаю суда могут пользоваться судовыми радиостанциями и береговыми средствами связи для навигационных целей.

Конвенция 1948 года запретила плавание военных судов недунайских стран. Военные суда придунайского государства могут плавать в пределах границ своей страны, а за пределами её границ такое плавание может осуществляться только по договоренности с заинтересованным придунайским государством.

Для наблюдения за исполнением постановлений Конвенции создана Дунайская Комиссия из представителей прибрежных стран.

В компетенцию Комиссии входит установление единой системы навигационной путевой обстановки на всем судоходном течении Дуная и разработка с учетом специфических условий отдельных участков основных положений о плавании по Дунаю, включая основные положения лоцманской службы. В её компетенцию входит также унификация правил речного надзора, проведение гидротехнических работ, унификация законоположений и правил, касающихся судоходства, таможенных и санитарных правил, координирование гидрометеорологической службы, издание гидрологического бюллетеня и гидрологических краткосрочных и долгосрочных прогнозов по Дунаю, справочников, лоций, навигационных карт и атласов для нужд судоходства. Кроме того, Комиссия обязана собирать и обобщать статистические данные по всем вопросам, отнесенным к её компетенции.

На Дунайскую Комиссию возлагается также оказание помощи придунайским странам и специальным речным Администрациям путем составления плана основных работ на Дунае.

В соответствии со статьей 7 Конвенции 1948 года Дунайская Комиссия собралась на первую сессию в ноябре 1949 года в городе Галац, где произошло её организационное оформление.

В городе Галац Комиссия пребывала на протяжении 4-х лет. В связи с этим от имени Комиссии я выражаю глубокую признательность Правительству Румынской Народной Республики и её компетентным органам за то внимание, помощь и поддержку, которые были оказаны Комиссии в период её организации и дальнейшего пребывания на территории Румынии. Нельзя не отметить в этой связи ту большую помощь, которая была оказана работе Комиссии со стороны бывшего Министра Иностранных Дел Румынии г-на Преотеаса.

С 1954 года Комиссия находится в г. Будапеште, где она встретила радушный приём и большую заботу со стороны Правительства Венгерской Народной Республики и её компетентных органов. Пользуясь случаем, я также от имени Комиссии выражаю большую благодарность и признательность Венгерскому Правительству и выражаю надежду на дальнейшее хорошее сотрудничество. Дунайская Комиссия отмечает большую работу, проделанную Министром Иностранных Дел г-ном Шик, долгое время являвшимся представителем Венгрии и Председателем Дунайской Комиссии.

Практическая деятельность Комиссии началась в условиях, когда судоходство на Дунае было серьёзно подорвано тем, что флот придунайских стран был частично уничтожен, а судоходная часть реки приведена в негодность. Фарватер Дуная длительное время оставался непригодным

для нормального судоходства, а местами даже опасным для плавания, вследствие того, что был сильно заминирован и загроможден затопленными судами и обломками взорванных мостов.

Придунайские страны, понимая свою ответственность за обеспечение нормального судоходства на их участках, приняли со своей стороны все зависящие от них меры по очищению фарватера реки, что дало возможность в короткий срок нормализовать дунайское судоходство.

Большая работа была проделана государствами также и по восстановлению мостов. К настоящему времени почти все мосты на Дунае восстановлены или находятся в стадии восстановления.

Перед Дунайской Комиссией с началом её деятельности стояла ответственная задача принять такие срочные и действенные меры, которые, с одной стороны, побудили бы власти прибрежных государств завершить работу по очищению русла реки от затопленных судов и предметов и, с другой — обеспечить судоводителей необходимыми навигационными пособиями, которые позволяли бы свободно и без риска плавать по Дунаю. Как мы видим, Дунайская Комиссия успешно справилась с этой задачей, несмотря на чрезвычайно скудное наследство по навигации, оставленное бывшими Европейской и Международной Дунайскими Комиссиями.

Уже на II сессии в 1950 году Комиссия включила в свой план работы целый комплекс вопросов, направленных на разрешение главной задачи — нормализовать судоходство и улучшить его. С этой целью в плане были предусмотрены такие вопросы, как подготовка рекомендаций об организации прибрежными государствами работ по очистке фарватера Дуная от затопленных судов и обломков разрушенных мостов; сбор и обобщение данных по действующей навигационной путевой обстановке на различных участках Дуная с целью установления единой, наиболее современной путевой обстановки; изучение действующих положений и правил плавания судов по Дунаю и т. д.

Другим неотложным в работе Комиссии вопросом, от которого в прямой зависимости находилось международное судоходство, был вопрос о разработке Основных положений о плавании по Дунаю. К их подготовке Комиссия приступила вскоре после I сессии и через полтора года — в июне 1951 года — Комиссия утвердила эти Основные положения, которые рекомендовала придунайским странам и специальным речным Администрациям учитывать при установлении своих правил плавания по Дунаю.

Значение этих Основных положений для дунайского судоходства исключительно велико. Они определяют ряд важных правовых положений, регулирующих движение судов в пути, во время стоянок в портах и в местах зимнего отстоя, содержат постановления относительно обеспечения судна командой и документами, положения, касающиеся технического состояния судна, правильной его загрузки, определяют порядок подачи судами сигналов, несения огней, меры предосторожности и т. д.

Наблюдение за выполнением судами на Дунае Основных положений о плавании производится прибрежными государствами в лице их органов речного надзора и, в частности, капитанами портов. Общий порядок и система речного надзора определены Правилами речного надзора на Дунае, утвержденными Дунайской Комиссией на V-й сессии в декабре 1951 года.

Одним из сложных вопросов, стоявших перед Дунайской Комиссией, явился вопрос выработки Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, поскольку он был связан с учетом специфических условий отдельных участков, а также с учетом технических возможностей и экономических интересов придунайских стран.

Установленная Дунайской Комиссией Единая система навигационной путевой обстановки на Дунае объединила на технических и рациональных основах ранее существовавшую разнообразную систему ограждения и обеспечила унификацию форм и окраски знаков и цвета огней, что отвечало требованиям со стороны судоходства в отношении обеспечения безопасного плавания судов и лучшей ориентировке судоводителей.

Учитывая актуальность гидрометеорологического обеспечения, Дунайская Комиссия провела значительную работу по координации гидрометеорологической службы на Дунае и осуществила регулярное издание соответствующих гидрометеорологических материалов. Принятые Дунайской Комиссией Рекомендации по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае систематизируют сбор необходимых гидрометеорологических элементов и унифицируют их обработку, устанавливая единый метод наблюдений и вычислений, осуществление которого приводит к сравнимым между собой результатам.

Комиссия составила и издала Гидрологический справочник реки Дунай, а также регулярно издает Гидрологические ежегодники реки Дунай, которые содержат все необходимые данные и характеристики основных гидрометеорологических элементов, наблюдаемых в бассейне Дуная.

Для своевременного обслуживания нужд судоходства Комиссия также издает ежемесячный гидрометеорологический бюллетень и регулярно рассылает придунайским государствам месячные прогнозы уровней воды на реке Дунай.

Выполняя постановления Конвенции относительно унификации правил, имеющих отношение к судоходству на Дунае, Дунайская Комиссия изучила законодательства придунайских государств по ряду вопросов, в том числе по таможенным, санитарным, фитосанитарным и ветеринарным, и приняла по этим вопросам необходимые рекомендации. В большинстве придунайских стран в этих областях законоположений не было единообразия, и правила одних придунайских государств в ряде случаев отличались от правил других придунайских государств. Между тем, условия дунайского судоходства требуют того, чтобы таможенный, санитарный и другие надзоры на Дунае осуществлялись на основе согласованных действий прибрежных государств.

Рекомендации, принятые Комиссией по вопросам таможенного, санитарного, фитосанитарного и ветеринарного надзоров на Дунае, дали возможность разрешить проблемы, стоящие в этих областях.

Дунайская Комиссия проделала значительную работу по обеспечению судоходства необходимыми навигационными пособиями. Были собраны все материалы и данные, которые можно было использовать для составления карт. Аппарат Комиссии тщательно изучил собранный материал и издал карты по отдельным участкам Дуная.

Комиссией проведена также трудоёмкая работа по подготовке к изданию лоций реки Дунай. Еще в 1953 году аппарат Комиссии издал Лоцию Дуная — общий обзор, а в последующие два года разработал и издал лоции по отдельным участкам реки.

В этих лоциях с достаточной подробностью дана навигационно-гидрографическая и гидрологическая характеристика русла реки Дунай, описано положение фарватера и опасностей навигационного характера и средств ограждения навигационной путевой обстановки.

В настоящее время проводится переиздание описания фарватера по участкам Дуная, с учетом происшедших изменений.

Следующими справочными пособиями для судоводительского состава и береговых работников явились изданные Комиссией Километровник реки Дунай, Обзорная карта реки Дунай и Альбом зимовников и временных зимних убежищ на реке Дунай.

Нашел своё практическое разрешение вопрос унификации положений в части нанесения опознавательных знаков на судах, плавающих на Дунае.

Параллельно с разработкой задач, связанных с навигационно-гидрометеорологическим обеспечением дунайского судоходства, Дунайская Комиссия занималась вопросами подготовки плана основных работ на Дунае, направленных на улучшение условий судоходства в интересах всех придунайских стран.

Разрешение такой большой задачи, как составление общего плана основных работ на Дунае, разделено на три этапа. Первым шагом по этому пути явилось принятие Дунайской Комиссией Рекомендаций по установлению единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на реке Дунай, которые устанавливают единую базу для сравнения условий судоходства на различных участках реки, а также обеспечивают согласованность между гидротехническими работами, проводящимися на реке.

На втором этапе разрешения задачи составления общего плана основных работ на Дунае Комиссия занялась определением габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.

В этой области разработан проект Рекомендаций габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай, в которых отражены основные принципы для регуляционных и гидротехнических сооружений, строящихся в интересах судоходства, а также предусмотрены минимальная гарантийная глубина и ширина фарватера, минимальный гарантийный радиус его кривизны, габариты судоходных пролётов мостов (полезная ширина и высота), полезная высота воздушных линий, переброшенных через реку.

На настоящем этапе представляется уже возможным непосредственно приступить к составлению общего плана основных работ на Дунае.

Как известно, большим препятствием для судоходства на Дунае является наличие ледовых явлений на реке и появление лимитирующих перекатов, препятствующих полной эксплуатации флота. В этой области предпринято исследование вопросов ледового режима реки Дунай, в результате чего составлен доклад, содержащий подробный анализ ледового режима реки Дунай.

В части перекатного режима реки Дунай собраны имеющиеся по этому вопросу данные и предпринято их изучение и систематизация.

Дунайская Комиссия, исходя из того, что статистические данные, касающиеся судоходства, представляют несомненный интерес для придунайских стран и для судоходства, занималась сбором и обобщением данных по грузообороту на Дунае, особым и портовым сборам, взимаемым с судов, проходящих по Дунаю или заходящих в дунайские порты, а также по типам судов, плавающих на Дунае.

В этой области изданы бюллетень по грузообороту на Дунае за период с 1950 по 1955 год с включением сравнительных данных за 1946 год, а также бюллетень по грузообороту с 1955 по 1958 год.

Большой интерес как справочный материал представляют выпущенные Комиссией в прошедшем году Сборник по сборам, взимаемым с судов, плавающих по Дунаю, а также Альбом типов судов, плавающих на Дунае. В этом Альбоме помещены основные типы дунайских судов с указанием их технико-эксплуатационных данных.

В области вопросов, носящих юридический характер, кроме систематизации и изучения законоположений по вопросам судоходства, действующих в придунайских странах, Дунайская Комиссия в последнее время уделяет внимание изучению и обсуждению в рамках Комиссии некоторых юридических проблем, касающихся судоходства на внутренних водных путях, и, в частности, вопросов ответственности, вытекающей из столкновения судов, вопросов оказания помощи судам при авариях, вопросов ограничения ответственности судовладельцев во внутреннем плавании, регистрации судов внутреннего плавания и других. Результаты этой работы будут являться основой для обсуждения возможности в последующем унификации в данной области речного права.

Выпущен Сборник действующих соглашений, заключенных между придунайскими странами по вопросам судоходства на Дунае, в котором помещены тексты соглашений между придунайскими странами.

Дунайская Комиссия установила и последовательно развивает контакты с другими международными организациями, занимающимися вопросами внутреннего судоходства.

Так, организован систематический обмен информацией между Дунайской Комиссией и Комитетом по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН и установлен деловой контакт между обеими организациями в форме участия их сотрудников в работах этих организаций.

По приглашению Постоянной Комиссии по обмену электроэнергией и комплексному использованию гидроресурсов Дуная при Совете Экономической Взаимопомощи сотрудники аппарата участвовали в совещаниях упомянутого органа, занимающегося составлением схемы комплексного использования гидроресурсов Дуная.

Дунайская Комиссия сотрудничает с Международным Институтом по унификации частного права в Риме, по приглашению которого сотрудники Дунайской Комиссии участвуют в работах его Комитета по изучению унификации некоторых частей речного права.

Установившийся контакт с экспертами Федеративной Республики Германии дал возможность расширить и обогатить навигационный и справочный материал, выпускаемый Комиссией.

Успешно развивающиеся экономические и культурные связи между прибрежными странами позволили организовать через Дунай широкий торговый обмен товарами.

Так, если взять за основу грузооборот 1950 года, то уже к 1953 году общий грузооборот на Дунае увеличился на 58% и в 1958 году достиг 228%.

Значительно увеличилась загрузка флота в оба направления, сократились балластные пробеги судов, расширились и оснастились новой механизацией дунайские порты. Такие порты, как Измаил, Комарно, Сталинварош из небольших погрузочных пунктов превратились в крупнейшие механизированные порты, перерабатывающие в год по несколько миллионов тонн груза.

Строятся новые типы судов, при этом тенденция строительства судов идет в направлении увеличения их грузоподъемности, мощности, скорости движения, применения на них новейших достижений техники.

Благодаря свободному режиму торгового судоходства, установленному на Дунае, пароходные общества придунайских государств имеют возможность участвовать в перевозке грузов в тесном сотрудничестве между собой.

Все дунайские пароходства проявляют заинтересованность в сотрудничестве между собой, свидетельством чему является заключение в течение 1952—1959 годов ряда соглашений по техническим и коммерческим вопросам.

В сентябре 1955 года рядом пароходств были подписаны соглашения в Братиславе, которые оказали положительное влияние на развитие сотрудничества между придунайскими странами в области судоходства и торговли.

Складывающиеся искренние деловые отношения должны послужить базой для установления более широкого контакта в области торгового судоходства и, что особенно важно, в области регулирования перевозок грузов и рационального использования флота.

Послевоенное торговое судоходство на Дунае непрерывно возрастает. Ослабление международной напряженности за последнее время и растущее стремление народов развивать экономические и культурные связи, в том числе с придунайскими странами, положительно сказываются и на дунайском торговом судоходстве.

Большая положительная работа, которая была проделана Дунайской Комиссией за истекшие 10 лет, дала возможность нормализовать судоходство после второй мировой войны, дать судоходству на Дунае необходимый толчок для его быстрого развития и обеспечить на этом этапе мероприятия, способствующие развитию и укреплению торгового судоходства.

Таков, господа, коротко итог, который достигнут дунайским судоходством и Дунайской Комиссией за предшествующие 10 лет.

В настоящее время, когда большинство придунайских стран стало на путь быстрого промышленного развития, еще большее значение придается дунайскому водному пути. Необходимость снижения себестоимости перевозок, увеличения коммерческой скорости доставки грузов и общее повышение рентабельности перевозок по Дунаю влечет за собой внедрение

новых типов судов, применение новых методов вождения, использование новейших достижений техники. Это, в свою очередь, предъявляет новые, повышенные требования к обеспечению дунайского судоходства.

В свете требований сегодняшнего дня перед Дунайской Комиссией стоят новые, не менее важные задачи. Предстоит разработать план основных работ на Дунае на ближайшие 5 лет с учётом Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений. Следует в разрезе указанных Рекомендаций в дальнейшем подготовить план основных работ на более длительный период, который смог бы обеспечить судоходную глубину до 3—3,5 метров с соответствующей шириной фарватера и размерами судоходных шлюзов при строительстве гидроэлектростанций.

В области дальнейшего навигационного обеспечения судоходства на Дунае предстоит в первую очередь переиздать в ближайшее время лоцманские карты Дуная, лоции и описания фарватера с учетом происшедших изменений в русле реки и поддержание в дальнейшем этих пособий на уровне современности.

В деле развития координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на р. Дунай Дунайской Комиссии предстоит разработать предложения, касающиеся дальнейшей унификации гидрометеорологических наблюдений, расширения сети станций и унификации программы наблюдений на них, обработки измерений, службы информации и прогнозов. В целях дальнейшего обеспечения безаварийного плавания и возможности судоходства в любое время суток, а также учитывая перспективы возможности соединения Дуная с другими бассейнами и создания на Дунае водохранилищ за счет постройки гидроэлектростанций, Дунайской Комиссии следует пересмотреть систему действующей единой навигационной обстановки.

С изменением условий навигации на Дунае видимо в дальнейшем возникнет также необходимость внесения определенных изменений в Основные положения о плавании по Дунаю с учётом той унификации, которая в настоящее время разрабатывается в рамках Европейской Экономической Комиссии ООН.

Большую пользу дунайскому судоходству будет оказывать дальнейшее изучение вопросов статистики дунайского судоходства, проведение экономического анализа существующего судоходства на Дунае и разработка возможных статистических справочных материалов.

Расширение и укрепление сотрудничества между придунайскими странами влечет за собой дальнейшую разработку правовых вопросов дунайского судоходства с точки зрения унификации отдельных положений, связанных с теми или иными аспектами судоходства.

Таковы перспективы и ближайшие задачи Дунайской Комиссии.

В основе успешного выполнения Дунайской Комиссией и организациями прибрежных государств стоящих задач по развитию и улучшению условий судоходства на Дунае лежит тесное сотрудничество между прибрежными государствами и Дунайской Комиссией, базирующееся на дружеских отношениях, сложившихся в ходе этого сотрудничества, и постоянная поддержка прибрежными государствами проводимых Дунайской Комиссией мероприятий.

Современный международный правовой режим Дуная, уже сыгравший большую роль в жизни придунайских народов благодаря обеспечению свободы судоходства, еще шире откроет путь для дальнейшего развития экономических и культурных связей придунайских стран между собой и с другими странами и внесет свой большой вклад в дело мира и международного сотрудничества.

По окончании доклада Председателя Дунайской Комиссии г-на Штекля объявляется перерыв на 20 минут.

(После перерыва)

Председательствующий предоставляет слово Министру путей сообщения и связи Венгерской Народной Республики г-ну Кошша.

Г-н Кошша

Уважаемый господин Председатель, уважаемое торжественное заседание!

Мы собрались сегодня, чтобы отметить знаменательную дату. Возрожденная Дунайская Комиссия отмечает десятилетие своего существования. Из отчета Председателя мы получили полную картину о десятилетней деятельности Дунайской Комиссии и о предшествовавших ее созданию событиях, поэтому не хочу останавливаться на фактах, которые сегодня можно уже считать историческими. Не могу, однако, упустить случая, чтобы не сказать о роли и значении Дунайской Комиссии в дунайском, в том числе и в венгерском, судоходстве.

Справедливо называют Дунай „большой дорогой народов“, „связующим звеном“ между Востоком и Западом. В подтверждение этого можно было бы привести целый ряд примеров из прошлого. Однако в настоящее время такое утверждение имеет гораздо большее значение, так как Дунай сегодня представляет собой именно это, а занимающийся им международный аппарат — Дунайская Комиссия — является одним из прекрасных примеров международного сотрудничества и мирного сосуществования.

Созданная с участием придунайских стран Дунайская Комиссия поставила перед собой задачу улучшить условия судоходства на Дунае. Весьма отраднo, что эту задачу она не только выполнила, но также успешно содействовала улучшению взаимоотношений между придунайскими странами и их народами. Открывшаяся сейчас сессия является первой, в работе которой уже принимает участие как полноправный член соседняя Австрия, и я надеюсь, что наступит время, когда представители всех придунайских государств займут своё место в Дунайской Комиссии.

Говоря о прошедших 10 годах, прежде всего выражаю благодарность и признание от имени Революционного Рабоче-Крестьянского Правительства Венгерской Народной Республики за ту огромную работу, которую проделали аппарат и специалисты (эксперты) Дунайской Комиссии. Пожалуй в первую очередь следует говорить о тех двух темах, которые будут рассматриваться и, надо надеяться, утверждены на этой сессии и значение которых, особенно с точки зрения будущего судоходства, очень большое. Я имею в виду определение габаритов фарватера и раз.

меров гидротехнических сооружений на Дунае, а также вопрос о путевой обстановке реки Дунай. Благодаря основательной подготовительной работе, проведенной Дунайской Комиссией, перед нами лежат проекты Рекомендаций по этим вопросам, которые, несомненно, послужат основой для будущего развития судоходства.

Использование огромных водных ресурсов реки Дунай, то-есть комплексное использование вод Дуная, является одной из актуальных проблем нашего времени. В проводимых уже проектных работах большую помощь оказывает организованная на единых основах гидрологическая и метеорологическая служба, а также обработка и публикация данных по единой системе, разработанной Дунайской Комиссией.

Определение габаритов фарватера и размеров гидротехнических сооружений является, можно сказать, исходной точкой для всякого рода проектирования, связанного с Дунаем как водным путем. Вопросами комплексного использования вод Дуная занимается в рамках Совета Экономической Взаимопомощи соответствующая организация при содействии Гидропроекта СССР. Можно горячо приветствовать участие в совещаниях экспертов Дунайской Комиссии представителей Гидропроекта, которые своим богатым опытом содействуют работе экспертов Дунайской Комиссии. Таким образом Дунайская Комиссия, как я уже упомянул выше, помимо выполнения своей задачи в узком смысле слова, содействует осуществлению принципа международного научного сотрудничества, обмена опытом и взаимопомощи.

Дунайская Комиссия путем издания дунайских лоцманских карт, книг, содержащих подробное описание реки Дунай, а также Километровника реки Дунай, оказала большую помощь работникам пароходств. Издания вышли в свет на двух официальных языках Дунайской Комиссии — русском и французском, и по своему содержанию, правильности данных они отражают результат общедунайского сотрудничества.

Одновременно они служат основой издания отдельными странами соответствующих специальных пособий для своих речников на национальном языке.

Дунайской Комиссией обработаны также статистические данные по движению торговых судов и грузообороту портов. Значение этих данных заключается в том, что проявлявшееся ранее недоверие сменил дух обмена данными. Постепенно исчезает на Дунае нездоровая конкуренция и ревность, их место занимают откровенность, взаимное соблюдение интересов и основные принципы соразмерного участия в международном разделении труда. Опубликованные статистические данные одновременно служат и предупреждением для каждой страны по отношению к обязанностям в части развития своего национального судоходства.

Подводя итоги десятилетней деятельности Дунайской Комиссии, необходимо упомянуть и об успешной работе, проделанной в области международного речного права, санитарной службы и речного надзора. Дунайская Комиссия в основу своей работы положила главным образом разработку основных положений, на базе которых созданы важные пред-

писания, касающиеся речного, санитарного, фитосанитарного и ветеринарного надзоров.

Инициаторами снабжения судов едиными судовыми документами также были аппарат и эксперты Дунайской Комиссии, которые и разработали соответствующий проект.

Помимо ссылки на отдельные выдающиеся достижения Дунайской Комиссии, считаю необходимым упомянуть и о том, что Дунайская Комиссия принимает активное участие в работе различных международных организаций, и так как она полностью представляет интересы придунайских стран, она может отстоять перед этими международными форумами интересы и законные желания народов придунайских стран. Так, например, Дунайская Комиссия принимает участие в работе Организации Объединенных Наций, вернее Европейской Экономической Комиссии ООН, Совета Экономической Взаимопомощи и Института по унификации частного и речного права, местонахождение которого в Риме.

Уважаемый господин Председатель, уважаемое торжественное заседание !

Изложенное выше только в общих чертах характеризует деятельность Дунайской Комиссии за десять лет её существования. Подробное изложение её достижений — не моя задача, я и не намерен этого делать. Однако прежде чем закончить свое выступление, я хочу коснуться еще одного вопроса. В прошлом принято было говорить про Венгрию как про точку столкновения Востока с Западом. К сожалению, в этой точке „столкновения” кульминировала ярость отступающих перед победоносной Красной Армией фашистских орд, разрушивших всё на протяжении всего Дуная.

Эти разрушения, главным образом на венгерском участке Дуная, нанесли огромные убытки, в связи с уничтожением наших гидротехнических сооружений и мостов. Затонувшие дунайские суда и мины еще долгое время после войны затрудняли судоходство на этой большой реке. Однако если сейчас, накануне 15-й годовщины освобождения нашей страны, совершим поездку по Дунаю, то с гордостью можем увидеть большие достижения социалистического восстановительно-созидательного труда.

Искренне желаю, чтобы в будущем Венгрия стала соединительным звеном между Востоком и Западом.

Желаю, чтобы вся деятельность Дунайской Комиссии, местонахождение которой в Будапеште, являлась доказательством этого. Я со своей стороны и от имени нашего Правительства могу уверить эту почетную организацию в том, что нами будут гарантированы необходимые для её деятельности мирные условия, так как мы гордимся тем, что управление Дунайской Комиссии находится в нашей прекрасной столице.

От имени венгерского пароходства, всех работников транспорта, от имени Венгерского Правительства и от своего имени желаю больших успехов в работе Дунайской Комиссии. Вперед, к богатому успехами 25-летию юбилею !

От имени городского Совета города Будапешта выступает г-н Пешта.

Г-н Пешта

Дамы и господа !

Разрешите мне выступить от имени Исполнительного Комитета Городского Совета Будапешта и его жителей с тем, чтобы поздравить Дунайской Комиссию по случаю её десятилетия.

Дунай как крупная река всегда играла важную роль в истории столицы Венгрии, ее народа и всей Европы. Аквинкум, который стоял на границе древней Римской Империи, подчеркивает стратегическую важность Дуная, и венгерские завоеватели этого края, когда они осели на обоих его берегах, придавали этому экономическому преимуществу большое значение. Дворец Буда, построенный более 700 лет тому назад, город Пешт, возникший на маленьком переправном пункте, расположенном на берегу Дуная, а затем примеры Обуда и Визиварош, подчеркивают великую роль этой реки в развитии венгерской столицы. Настоящий Будапешт, „королева Дуная“, выражает нашу любовь к Дунаю, обнимая его, украшая его своими прекрасными зданиями и стройными мостами.

Наш народ никогда не жалал использовать Дунай в качестве стратегической магистрали для военных укреплений или валов, а только как связь между населением Пешта и Буды, между венгерским народом и соседними народами. Мы всегда приветствовали суда, служащие мирным целям, и с радостью приняли первое судно, прибывшее под знаком мира. Не наш народ, а гитлеровские бандиты взорвали в конце второй мировой войны наши мосты. Вот почему мы с большой благодарностью вспоминаем советских бойцов и инженеров, которые столь быстро оказали нам братскую помощь в сооружении моста через Дунай, восстановив тем самым сообщение на нашем Дунае, на их Дунае, на Дунае Средней и Юго-Восточной Европы, который является предметом 10-летней деятельности этой международной организации — Дунайской Комиссии.

Миролюбивые жители Будапешта, любящие Дунай, высоко оценивают работу Дунайской Комиссии, этой важной международной организации, значение которой они еще лучше поймут после проведения сегодняшнего юбилейного заседания.

Население Будапешта сегодня с повышенным вниманием обращается к Дунайской Комиссии и гордится тем, что их город является местом пребывания Комиссии.

Из доклада Председателя нам стало известно, и это было также доведено до сведения жителей нашей столицы, по каким важным вопросам Дунайская Комиссия подготавливает решения и над какими Рекомендациями она работает. С экономической точки зрения, и в известной мере с точки зрения туризма, мы также заинтересованы в улучшении и развитии судоходства, которое вносит в живописный Будапешт, город, справедливо пользующийся известностью во всей Европе, и даже может быть во всем мире, свежие и многоцветные элементы.

Исполнительный Комитет Городского Совета Будапешта от имени своих жителей желает Дунайской Комиссии успешно и с неустанной энергией продолжать в нашем городе свою работу для экономического и культурного сближения народов, развития их связи под лозунгом мира и дружбы между народами на пользу и благосостояние всех придунайских стран.

Слово предоставляется представителю Австрийской Республики г-ну Водак.

Г-н Водак

Господин Председатель, господа !

Выступать перед Вами сегодня от имени Австрийского Федерального Правительства является для меня особой честью. Восстановление полностью независимой Австрии на основе Государственного договора, подписанного в 1955 году, дало нам возможность после долгих лет в полной мере участвовать в международном сотрудничестве в самых различных областях. Мы убеждены, что только такое сотрудничество может обеспечить народам благосостояние и безопасность.

Как известно, Австрия по своему желанию выбрала постоянный нейтралитет. Смысл нашего нейтралитета определен положениями Федерального конституционного закона от 26 декабря 1955 года, текст которого был представлен правительствам всех стран, с которыми Австрия имеет дипломатические отношения. Мы не видим противоречий между обязательствами, вытекающими из этого нейтралитета, и международным сотрудничеством невоенного характера.

Австрия, которая с 1955 года является членом ООН, желает активно участвовать в международном сотрудничестве в культурной, социальной и экономической областях.

С этой целью федеральное Правительство и Парламент Австрии решили ратифицировать Конвенцию о режиме судоходства на Дунае, подписанную 18 августа 1948 года в Белграде и регулиющую режим судоходства на одной из самых важных водных магистралей Европы. Ратификационная грамота была сдана, в соответствии со статьей 47 Конвенции, Правительству ФНРЮ 7 января 1960 года. С этого дня, согласно Приложению I Конвенции, Австрия является полноправным членом Дунайской Комиссии.

Статья I Конвенции устанавливает принцип свободы судоходства на Дунае, который Австрия всегда поддерживала.

Учитывая значение Дуная в экономической жизни нашей страны, Австрия намерена активно принимать участие в работе Дунайской Комиссии. При этом она будет руководствоваться своим убеждением, что её национальные интересы в этой области совпадают с интересами всей Европы.

В заключение я желал бы высказать благодарность моей делегации Правительству, гостем которого является эта конференция.

Выступает представитель Народной Республики Болгарии г-н Стойчев.

Г-н Стойчев

Господин Председатель, уважаемые делегаты, уважаемые дамы и господа !

Разрешите мне от имени болгарской делегации горячо поздравить нашу Дунайскую Комиссию с её десятилетием.

Десять лет — небольшой период в жизни такой международной организации, как Дунайская Комиссия, но за этот короткий период Дунайская Комиссия проделала весьма большую и очень полезную работу в

деле регламентирования и развития судоходства на реке Дунай, что способствовало и общему экономическому развитию всех придунайских стран.

Во всей своей деятельности Комиссия стремилась к тому, чтобы осуществить основную задачу, поставленную Конвенцией — обеспечить на Дунае свободную и безопасную навигацию, которая открыта для граждан, торговых судов и товаров всех стран на основе равенства и взаимного сотрудничества.

Основным условием существования и деятельности Дунайской Комиссии является полное уважение суверенных прав каждого государства — члена Комиссии, учитывая нужды и интересы его народа.

Для успешной и плодотворной работы такой международной организации необходимо искреннее желание сотрудничества и взаимоуважения между членами друг к другу и соответствующая дружеская атмосфера в решении вопросов.

Достигнутые нами результаты в работе Дунайской Комиссии, уважение и авторитет, которые она сумела завоевать за эти десять лет, свидетельствуют о том, что все эти условия в работе Комиссии осуществлены.

В настоящей международной обстановке, когда все искренние сторонники мира направляют все свои усилия на то, чтобы расплавить льды холодной войны, обеспечить прочный мир и урегулировать все международные проблемы путем переговоров и мирного сотрудничества между народами — дружная и единомышленная работа Дунайской Комиссии является одним из скромных рычагов в обеспечении мира и растущего сотрудничества придунайских стран.

Господин Председатель, господа делегаты, заканчивая свое короткое выступление, разрешите мне присоединиться к приветствиям нашего уважаемого Председателя и всех выступавших передо мной, направленным новому члену нашей организации — Австрийской Республике и её уважаемому делегату. Нет сомнения, что участие Австрии в Дунайской Комиссии будет содействовать дальнейшему улучшению и расширению деятельности Комиссии и успешному выполнению всех задач, стоящих перед нею.

Проделанная работа и существующая в Комиссии здоровая дружная атмосфера являются гарантией того, что и впредь Дунайская Комиссия сумеет выполнять свои задачи успешно, на пользу всех придунайских стран.

Слово предоставляется г-ну Пуя — представителю Венгерской Народной Республики.

Г-н Пуя

Господин Председатель, дамы и господа !

Десять лет прошло с тех пор, как была проведена первая сессия Дунайской Комиссии в г. Галац, согласно положениям Конвенции о режиме судоходства на Дунае, заключенной 18 августа 1948 г. в Белграде.

Белградская Конвенция полностью изменила управление Дунаем, этим международным водным путем большой важности. Конвенция, привлекая во внимание основные интересы придунайских стран, также как

право распоряжения и управления, сохраняет эти права только для придунайских стран, исключая из управления те великие державы, которые не являются придунайскими государствами. Конвенция в то же время на одинаковых условиях обеспечивает судоходство для всех народов и исключительность придунайских стран сохраняет только в отношении права каботажного судоходства.

Дунайская Комиссия в течение всей своей десятилетней деятельности стремилась к тому, чтобы осуществить одну из самых важных задач, намеченных Конвенцией — обеспечить на Дунае свободу навигации для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства условий торгового судоходства, содействовать улучшению условий судоходства на Дунае и тем самым внести свой вклад в повышение материального благосостояния народов придунайских стран. В этом отношении деятельность Дунайской Комиссии коренным образом отличается от деятельности ранее существовавших „Европейской” и „Международной” Дунайских Комиссий.

Созданная в соответствии с Конвенцией Дунайская Комиссия за десять лет своего существования проделала значительную работу в интересах общего улучшения условий дунайского судоходства. Об этом Председатель Дунайской Комиссии подробно говорил в своей торжественной речи, поэтому не хочу повторять уже сказанное. Я могу заявить, что венгерская делегация полностью одобряет деятельность Дунайской Комиссии и её аппарата и выражает самую теплую благодарность за ту большую работу, которую Дунайская Комиссия и её аппарат провели за время своего десятилетнего существования в интересах народов придунайских стран, в том числе и моей родины.

Обширная работа, проделанная Дунайской Комиссией за прошедшие 10 лет, имеет, помимо большой практической пользы для народов придунайских стран, другое, заслуживающее внимания, значение. Дунайская Комиссия — как успешно работающая международная организация — является средством мирного сотрудничества между народами, основным принципом существования и деятельности которой является уважение к суверенитету государств — членов Комиссии, к интересам народов. Это и было с самого начала руководящим принципом всей деятельности Дунайской Комиссии.

По мнению венгерской делегации, достижению успехов в работе Дунайской Комиссии, наряду с последовательным применением вышеупомянутого принципа, решающим образом способствовало и то, что благодаря совместным усилиям и готовности к искреннему сотрудничеству членов Комиссии удалось создать ту дружественную атмосферу, которая в максимальной степени благоприятствует деловому обсуждению и решению стоящих перед Комиссией задач, с учетом интересов придунайских стран.

В настоящей международной обстановке, в период ослабления напряженности „холодной войны” и подготовки совещания на высшем уровне, когда сторонники мира еще более сосредоточивают свои усилия в интересах разрешения спорных международных вопросов путем переговоров, когда всё ширится лагерь сторонников мирного сотрудничества между нациями, Дунайская Комиссия может и должна быть одним из скромных средств обеспечения мира и роста благосостояния народов придунайских стран.

Венгерское правительство с удовлетворением приняло известие о том, что Австрийская Республика присоединилась к Белградской Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 г. Воспользуюсь случаем, чтобы приветствовать присутствующего здесь господина Водак, Представителя, Правительства Австрии в Дунайской Комиссии, являющейся полноправным членом Дунайской Комиссии. Я убежден в том, что присоединение Австрийской Республики к Конвенции о режиме судоходства на Дунае и включение её Представителя в работу Дунайской Комиссии благоприятно отразится на сотрудничестве придунайских стран в рамках Дунайской Комиссии, направленном на развитие дунайского судоходства. Я, со своей стороны, сделаю все для того, чтобы это сотрудничество проходило в создавшейся в течение прошлых лет дружественной атмосфере и привело к хорошим результатам. Прделанная до сих пор работа и готовность входящих в Комиссию государств к искреннему сотрудничеству является гарантией того, что Дунайская Комиссия и в будущем сможет успешно разрешать стоящие перед ней задачи в соответствии с общими интересами всех придунайских стран.

Выступает г-н Погачеану — представитель Румынской Народной Республики.

Г-н Погачеану

Господин Председатель, дамы и господа!

Наше сегодняшнее юбилейное заседание посвящено важному для придунайских народов событию — X годовщине начала деятельности Дунайской Комиссии, созданной на основе Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года.

От имени Правительства Румынской Народной Республики румынская делегация благодарит Дунайскую Комиссию за её плодотворную деятельность и за достигнутые в течение этого периода результаты и желает ей новых успехов.

Дунай, который пересекает территорию восьми европейских стран, является важной водной магистралью не только для прибрежных государств, но и для других стран, заинтересованных в его использовании, учитывая, что он проходит от Центральной Европы до Черного моря.

С 1948 года впервые режим судоходства на Дунае, основанный на общем принципе международного права, согласно которому право регламентировать судоходство на международных реках принадлежит исключительно прибрежным государствам, дал придунайским странам возможность создать на Дунае условия, отвечающие их интересам и суверенным правам.

Одновременно режим, установленный Конвенцией 1948 года, отражает стремления придунайских стран расширить экономические и культурные связи со всеми государствами. Конвенция обеспечивает свободу судоходства всем судам без различия флагов и полное равноправие в отношении портовых и навигационных сборов и условий, касающихся торгового судоходства на Дунае.

Дунайская Комиссия играет важную роль в осуществлении задач, направленных на обеспечение и улучшение условий судоходства на Дунае.

Сегодня, когда Комиссия отмечает десятилетие своей деятельности, мы с удовлетворением констатируем, что этот международный орган является примером сотрудничества и взаимопонимания между прибрежными государствами.

Дунайская Комиссия значительно содействовала развитию сотрудничества между придунайскими странами и выполнению задач, представляющих общий интерес, в целях постоянного улучшения международного плавания на Дунае.

Успешное сотрудничество между придунайскими странами одновременно привело к развитию перевозок на Дунае, содействуя таким образом расширению торговых связей между ними и другими странами. Без сомнения еще имеются возможности развития транспорта на этом судоходном пути, обладающем крупными преимуществами, и в будущем наши страны должны иметь это в виду.

Дунайская Комиссия также доказала правильность своего существования, разработав многочисленные ценные материалы, которые служат интересам дунайского судоходства. Достаточно напомнить принятие документов, касающихся унификации правил судоходства, таможенного, санитарного и ветеринарного надзоров, унифицированной системы ограждения судоходных путей, а также установление единой системы определения низкого регуляционного и судоходного уровня на Дунае. Сейчас подготавливается ряд технических документов, которые будут приняты настоящей и ближайшими сессиями. Среди них следует отметить проект Рекомендаций, касающихся установления габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, проект унифицированных судовых удостоверений и т. д.

Все эти документы, к которым следует прибавить ряд изданий Комиссии, как например, навигационные карты, лоции и другие, существенно содействуют улучшению условий судоходства на Дунае.

Своей плодотворной деятельностью Дунайская Комиссия достигла постоянно растущего международного авторитета.

Следует также отметить деятельность Комиссии в области укрепления и расширения международных связей, которые осуществлялись путем участия представителей аппарата Комиссии в различных конференциях и сессиях международных организаций и институтов, занимающихся изучением вопросов судоходства.

Подводя положительный итог деятельности нашей Комиссии, мы желали бы отметить роль и большой вклад в дело осуществления всех этих задач руководства и аппарата Комиссии.

Международный режим на Дунае, установленный Конвенцией 1948 года, содействовал и будет содействовать развитию сотрудничества как между придунайскими, так и между непридунайскими странами, независимо от их социального строя, в интересах укрепления международного сотрудничества и обеспечения мира во всём мире.

Румынская Народная Республика, политика которой хорошо известна как политика мира и сотрудничества со всеми государствами на основе мирного сосуществования, будет в дальнейшем, как и до сих пор, оказы-

вать полную поддержку Дунайской Комиссии для выполнения ее задач, направленных на постоянное улучшение условий судоходства на Дунае и укрепление сотрудничества со всеми государствами, заинтересованными в использовании этой международной реки.

Десятилетие Дунайской Комиссии совпадает с присоединением Австрийской Республики к Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года. Присоединение Австрийской Республики к Конвенции будет содействовать развитию сотрудничества между придунайскими странами.

Это сотрудничество является еще одним доказательством жизнеспособности принципов мирного сосуществования и важным фактором, содействующим укреплению мира.

Пользуясь случаем, от имени румынской делегации и от себя лично я желал бы приветствовать делегацию Австрийской Республики, прибывшую на XVIII сессию Дунайской Комиссии, в работе которой Австрийская Республика впервые принимает участие в качестве члена.

Румынская делегация приложит все свои усилия, чтобы содействовать осуществлению целей, намеченных настоящей сессией.

В заключение разрешите мне пожелать успешной работы XVIII сессии Дунайской Комиссии.

Председатель Комиссии г-н Штекль предоставляет слово г-ну Жаркову — представителю Союза Советских Социалистических Республик.

Г-н Жарков

Уважаемый господин Председатель, г-да представители, дамы и господа !

Прежде всего я хотел бы поблагодарить г-на Председателя за теплые слова приветия, сказанные им на сегодняшнем заседании по случаю назначения меня представителем Советского Союза в Дунайской Комиссии.

Десятилетие Дунайской Комиссии отмечается в период серьезной разрядки международной напряженности, которая наступила после исторической поездки Председателя Совета Министров СССР Н. С. Хрущева в США и его встреч с Президентом США Д. Эйзенхауэром, состоявшихся в сентябре прошлого года. Смягчению международной напряженности содействует также принятое недавно в Советском Союзе решение о значительном сокращении вооруженных сил СССР, которое получило одобрение всего миролюбивого человечества. Нет сомнения в том, что вызванное этими событиями улучшение международной атмосферы благоприятно сказывается на укреплении и расширении всесторонних связей между представителями разных стран и, в частности, на работе международных организаций.

На этом торжественном заседании я хотел бы напомнить, что само создание Дунайской Комиссии было обусловлено миролюбивыми целями. Как известно, Комиссия была создана прежде всего для наблюдения за исполнением Конвенции о режиме судоходства на Дунае, согласно которой навигация на Дунае объявлялась свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства.

Конвенция, составленная в духе укрепления мира и дружбы между придунайскими странами, запрещает плавание по реке военным кораблям всех непридунайских стран. Таким образом в основе деятельности Комиссии заложены справедливые и гуманные цели.

В обстоятельном и интересном докладе г-на Штекля подробно описана та многосторонняя положительная деятельность, которую провела Комиссия за истекшие десять лет. Я хотел бы присоединиться к анализу и выводам, сделанным г-ном Штеклем.

Успешная деятельность Дунайской Комиссии за истекшие десять лет, протекавшая в условиях дружеского взаимопонимания её участников, на началах полного уважения их суверенных прав, свидетельствует о том, что проделана большая работа, направленная на обеспечение и улучшение условий судоходства и увеличение товарообмена на Дунае.

Достаточно отметить, что за свое десятилетие Дунайская Комиссия разработала такие материалы, как Основные положения о плавании по Дунаю, Правила речного надзора на Дунае, Основные положения, рекомендуемые при унификации таможенного и санитарного надзоров на Дунае, Рекомендации по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае, различные справочники, бюллетени, карты, лоции и т. п. Серьезное значение будут иметь Рекомендации по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.

Перед придунайскими странами стоит важная задача комплексного использования гидроресурсов Дуная, что даст возможность эксплуатации на Дунае судов новейших типов с большей грузоподъемностью, создаст предпосылки для дальнейшего улучшения условий судоходства и значительного увеличения грузооборота.

За истекший период времени было проведено 17 сессий Дунайской Комиссии, на которых решались серьезные вопросы улучшения взаимовыгодного использования Дуная в интересах прибрежных стран.

Успехи в деятельности Дунайской Комиссии были достигнуты благодаря активному сотрудничеству стран — членов Комиссии, а также работе аппарата Комиссии, которая заслуживает положительной оценки.

На протяжении истекших десяти лет Комиссия была убедительным примером плодотворного международного сотрудничества и своими делами содействовала укреплению экономических и культурных связей придунайских стран между собой и с другими странами.

Отрадно отметить, что за последние годы Дунайская Комиссия установила деловой контакт с Европейской Экономической Комиссией ООН, с Советом Экономической Взаимопомощи, Всемирной Метеорологической Организацией, Международным Институтом по унификации частного права и тем самым содействовала развитию международных связей, направленных на укрепление дела мира.

В данной сессии Дунайской Комиссии принимает участие Австрия, вхождение которой в состав Дунайской Комиссии было специально предусмотрено решением Конференции 1948 года. Мы приветствуем нового члена Дунайской Комиссии.

В Дунайской Комиссии за истекший период ее существования уже установились хорошие традиции — к примеру, как известно, решения на сессиях принимаются при общем согласии всех ее членов. Эта традиция подтверждает то, что Дунайскую Комиссию характеризует здоровый дух тесного и равноправного сотрудничества представителей всех стран — членов Комиссии. Такие традиции заслуживают того, чтобы их поддерживать и закреплять и в будущем. Имеются также и другие хорошие традиции, отражающие деловое и дружественное сотрудничество представителей придунайских стран, которые также желательно развивать и поощрять в дальнейшем.

Разрешите мне пожелать дальнейших успехов Дунайской Комиссии в осуществлении намеченных ею задач и выразить уверенность в том, что и в будущем Дунайская Комиссия будет являться примером плодотворного делового международного сотрудничества в интересах мирного использования реки Дунай.

Выступает г-н Штекль — представитель Чехословацкой Республики

Г-н Штекль

Уважаемые дамы и господа !

Разрешите мне от имени чехословацкой делегации поздравить торжественное заседание Дунайской Комиссии по случаю ее десятилетия.

Чехословацкое правительство высоко оценивает работу Дунайской Комиссии и всегда поддерживало ее решения и рекомендации, которые помогали осуществлять многие мероприятия режима плавания на реке Дунай и облегчали эксплуатацию этой могучей европейской реки.

Деятельность Дунайской Комиссии за прошлые 10 лет представляет пример плодотворного международного сотрудничества. Эта работа была полезна не только для прибрежных государств — членов Дунайской Комиссии, но и для всех тех, кто использует эту водную магистраль.

Для работы Дунайской Комиссии будет, по нашему мнению, безусловно полезным вступление в ее члены следующей прибрежной страны — Австрии.

Дунайская Комиссия, вступая во второе десятилетие своей деятельности, и в будущем поможет разрешить проблемы, которые несомненно облегчат дальнейшую эксплуатацию реки Дунай и его присоединения к общеевропейской сети водных дорог.

Существующая международная обстановка облегчает в настоящее время решение международных проблем вообще и тем самым создает благоприятные условия для дальнейшей работы Дунайской Комиссии.

Чехословацкая делегация желает этой работе много успехов.

Выступает г-н Петрович — представитель Федеративной Народной Республики Югославии.

Г-н Петрович

Разрешите мне в качестве главы югославской делегации также выступить на настоящей юбилейной сессии, которая отмечает десятилетие деятельности и существования Дунайской Комиссии.

На таких юбилейных сессиях принято обобщать результаты работы и достигнутые успехи в течение прошедшего периода, а также намечать будущую деятельность. В этом смысле был составлен доклад нашего уважаемого Председателя, и разрешите мне рассмотреть эти вопросы в таком же разрезе.

Конвенция 1948 года успешно урегулировала основные вопросы свободы судоходства на Дунае, так как она передала ведение этой реки прибрежным государствам. Такой режим основан на совместном интересе прибрежных и других стран, пользующихся этой рекой, обеспечить свободное судоходство. Только придунайские страны, непосредственно и полностью заинтересованные в этом вопросе, должны и могут оценить и правильно координировать общие и частные интересы не только в отношении использования Дуная для судоходства, но также и в отношении использования его в других целях.

Дунайская Комиссия с момента ее создания должна была творчески разрешать задачи, вытекающие из Конвенции 1948 года, которые по существу представляют технические и навигационные проблемы, имеющие большое значение для судоходства и международной торговли.

Трудности, которые возникли в начале деятельности Комиссии, были преодолены. Сегодня, учитывая достигнутые успехи, можно заняться широкими вопросами, стоящими на повестке дня. В первую очередь речь идет об основных работах на Дунае, а также об унификации режима регламентов, касающихся судоходства.

Следует отметить значительные результаты, достигнутые за последние годы в деятельности Дунайской Комиссии, которые особенно сказывались на последних сессиях, проходивших в духе созидательного сотрудничества и взаимопонимания между всеми членами Дунайской Комиссии, а также при активном и непосредственном сотрудничестве представителей заинтересованных организаций Австрии и Федеративной Республики Германии.

Югославия особо приветствует благоприятную обстановку, которая сегодня характеризует деятельность Дунайской Комиссии, а также демократическое и равноправное участие всех ее членов в разрешении соответствующих проблем, учитывая, что за истекший период Югославия проявила большие усилия для достижения такого сотрудничества в Комиссии.

Это равноправное положение всех членов Дунайской Комиссии и созидательное сотрудничество всех придунайских стран являются гарантией того, что основные задачи, а также права и обязанности, вытекающие из Конвенции, будут успешно осуществлены.

При оценке выполненных и определении будущих задач Дунайская Комиссия может исходить только из реальной оценки существующих условий и возможностей, учитывая будущие требования судоходства и возрастающий грузооборот. Эти задачи имеют особое значение, так как их разрешение следует рассматривать в свете соединения дунайского бассейна с другими европейскими бассейнами, а также урегулирования судоходных и гидротехнических вопросов с точки зрения оборудования Дуная и использования его водной энергии.

При определении вышеуказанных задач и целей весьма важно учитывать весь Дунай.

Развитие судоходства требует, чтобы на Дунайскую Комиссию были возложены задачи, которые ей еще не были поручены при подписании Конвенции 1948 года, как например, борьба против загрязнения вод Дуная и т. д. Однако при этом необходимо соблюдать основной принцип, по которому Дунайской Комиссии следует передавать только те задачи, которые могут быть выполнены с соблюдением суверенных прав придунайских стран.

Мы с особым удовольствием приветствуем вступление Австрии в Дунайскую Комиссию в качестве полноправного члена и убеждены, что это еще более укрепит имеющееся сотрудничество и взаимопонимание между всеми членами Комиссии.

Весьма важным представляется также укрепление действенного сотрудничества между Дунайской Комиссией и Европейской Экономической Комиссией и ее органов, а также с другими международными организациями, занимающимися вопросами судоходства и экономической эксплуатации внутренних водных путей.

Дунайской Комиссии следует интересоваться с точки зрения судоходства разрешением в отдельных придунайских странах вопросов, которые в настоящее время разрабатываются или будут разрабатываться в области энергетического использования Дуная.

Югославия и Румыния уже отметили первые крупные результаты в области изучения возможности строительства гидроузла на участке Железных Ворот.

Дунайская Комиссия особенно заинтересована установить тесное сотрудничество со специальными речными Администрациями, а именно, с Администрацией Железных Ворот и Низовьев Дуная.

В рамках успешной деятельности, проводимой Дунайской Комиссией, и в дальнейшем может развиваться непосредственное участие и полное сотрудничество представителей заинтересованных органов Западной Германии.

Мне приятно высказать нашу благодарность и признание сотрудникам аппарата Комиссии, которые успешно выполнили значительную часть практической постоянно возрастающей работы Дунайской Комиссии.

Достигнутые результаты и плодотворная будущая деятельность смогут только содействовать росту авторитета Дунайской Комиссии, которого она достигла в качестве международной организации, обеспечивая ей признание и соответствующее положение в ее отношениях с ООН и другими организациями, с которыми она сотрудничает.

Подводя 10-летний итог деятельности Дунайской Комиссии, мы имеем право сказать, что имеющиеся надежды в принципе осуществлены, а именно, что на Дунае существует свобода судоходства, фактически действует демократическое, равноправное и созидательное сотрудничество между всеми придунайскими странами, которое будет развиваться и содействовать еще лучшему взаимопониманию и укреплению более широкого сотрудничества между этими странами и другими заинтересованными государствами.

Этот метод работы Дунайской Комиссии содействовал установлению связей и сотрудничества между придунайскими странами и международ-

ными организациями, и в первую очередь через соответствующие органы ООН.

От имени югославской делегации я с удовлетворением могу заявить, что в будущем, как и в прошлом, мы приложим все наши усилия для того, чтобы наше участие в деятельности Дунайской Комиссии было бы положительным и значительным.

Председательствующий предоставляет слово Директору аппарата Дунайской Комиссии г-ну Халачеву для оглашения приветственной телеграммы Министра транспорта Федеративной Республики Германии.

Г-н Халачев

„Б о н н

ТЕЛЕГРАММА

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ, БУДАПЕШТ,
БЕНЦУР, 25

Господин Председатель, по случаю 10-летия новой Дунайской Комиссии посылаю наилучшие пожелания. Пусть и в дальнейшем Комиссия, как и до сих пор, успешно служит общим интересам прибрежных стран с тем, чтобы производительные силы этой крупной водной магистрали в самом большом масштабе были бы использованы для грузооборота и благосостояния народов.

Примите, господин Председатель, выражение моего глубокого к Вам уважения.

МИНИСТР ТРАНСПОРТА ФРГ ЗЕЙБОМ"

Закрывая заседание председательствующий *г-н Жарков* говорит :
Уважаемые дамы и господа !

На сегодняшнем заседании мы с глубоким вниманием заслушали содержательный доклад Председателя Дунайской Комиссии г-на Штекля, приветственные выступления заместителя Председателя Горсовета г. Будапешта г-на Пешта, представителя Австрии г-на Водак, представителя Болгарии г-на Стойчева, представителя Венгрии г-на Пуя, представителя Румынии г-на Погачеану и представителя Югославии г-на Петровича.

Во всех этих выступлениях была высказана та положительная оценка, которую по праву заслужила работа Дунайской Комиссии за истекшие 10 лет со дня ее создания.

Разрешите от Вашего имени выразить благодарность за эти выступления и высказанные в них приветствия и добрые пожелания в адрес Дунайской Комиссии.

Мы также с большим интересом и вниманием заслушали сегодня выступление г-на Кошша, Министра путей сообщения и связи Венгерской Народной Республики, представителя правительства страны пребывания Комиссии.

Хотелось бы искренне поблагодарить г-на Кошша за его выступление и приветственные слова и вместе с тем выразить сердечную признательность Правительству Венгрии за проявляемое с его стороны гостеприимство и заботу по отношению к Дунайской Комиссии.

Позвольте выразить уверенность в том, что Дунайская Комиссия и в будущем с успехом справится с задачами, возлагаемыми на неё придунайскими странами в интересах мирного взаимовыгодного использования реки Дунай.

На этом разрешите торжественное заседание XVIII сессии Дунайской Комиссии, посвященное X-й годовщине со дня ее создания, объявить закрытым.

Заседание закрывается в 14 часов 30 минут.

*Председатель
Дунайской Комиссии*
К. ШТЕКЛЬ

*Секретарь
Дунайской Комиссии*
В. ПОГАЧЕАНУ

ПРОТОКОЛ

№ 101

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

21 января 1960 года

г. Будапешт

Председатель — г-н Штекль
Представители :

Австрийской Республики

Народной Республики Болгарии

Венгерской Народной Республики

Румынской Народной Республики

Союза Советских Социалистических Республик

Чехословацкой Республики

Федеративной Народной Республики Югославии

— г-н Водак

— г-н Стойчев

— г-н Пуя

— г-н Погачеану

— г-н Жарков

— г-н Штекль

— г-н Петрович

Заседание открывается в 11 часов.

Открывая заседание, Председатель Дунайской Комиссии г-н Штекль ещё раз приветствует всех присутствующих по случаю начала работы XVIII сессии.

Г-н Штекль информирует сессию о том, что согласно ноте, представленной Дунайской Комиссии Государственным Секретариатом иностранных дел Федеративной Народной Республики Югославии, Правительство Австрийской Республики 7 января 1960 г. сдало Правительству ФНРЮ, как депозитору Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года, на хранение документ о присоединении Австрийской Республики к данной Конвенции, в связи с чем вступление Австрийской Республики в члены Дунайской Комиссии является оформленным.

Далее г-н Штекль сообщает о вновь назначенных представителях Австрийской Республики, Румынской Народной Республики, Союза Советских Социалистических Республик и Федеративной Народной Республики Югославии и отмечает, что все представители на настоящей сессии имеют необходимые полномочия.

Г-н Штекль также сообщает, что на настоящей сессии присутствуют эксперты Министерства транспорта Федеративной Республики Германии и наблюдатели от специальной Речной Администрации Железных Ворот и Секретариата Европейской Экономической Комиссии ООН.

Устанавливается регламент работы и утверждается представленная повестка дня XVIII сессии — док. ДК/СЕС 18/15 (приложение I).

Председатель Комиссии г-н Штекль информирует о том, что согласно Правилам процедуры, за два дня до начала сессии была созвана рабочая группа по финансовым вопросам, которая обсудила отчёт Директора об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год. Созыв и руководство заседаниями рабочей группы было поручено члену венгерской делегации г-ну Немети.

Для детального рассмотрения отдельных вопросов утвержденной повестки дня создаются следующие рабочие группы:

— Рабочая группа по отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1959 год (пункт 2 повестки дня), созыв которой, по предложению представителя Чехословакии г-на Штекля, поручается г-ну Капикраюну — заместителю представителя Советского Союза;

— Рабочая группа по техническим вопросам (пункты 4 и 6 повестки дня), созыв которой, по предложению представителя Болгарии г-на Стойчева, поручается члену австрийской делегации г-ну Клаузену;

— Рабочая группа по навигационным вопросам (пункты 5 и 7 повестки дня), созыв которой, по предложению представителя Венгрии г-на Пуя, поручается члену югославской делегации г-ну Пауновичу;

— Рабочая группа по организационным вопросам (пункт 10 повестки дня), созыв которой, по предложению представителя Югославии г-на Петровича, поручается члену чехословацкой делегации г-ну Хлава.

После утверждения рабочих групп обсуждается пункт 3 повестки дня — Отчёт Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год — док. ДК/СЕС 18/13 (приложение III).

Председатель рабочей группы по финансовым вопросам г-н Немети представляет доклад этой группы — док. ДК/СЕС 18/14 (приложение II).

При обсуждении доклада рабочей группы выступают г-н Зерван — член чехословацкой делегации, г-н Стойчев — представитель Болгарии, г-н Немети — член венгерской делегации, г-н Погачеану — представитель Румынии, г-н Жарков — представитель Советского Союза, г-н Петрович — представитель Югославии, которые одобряют финансовую деятельность аппарата Комиссии в 1959 году и отмечают, что расходование средств, при выполнении плана работы Комиссии, производилось в полном соответствии с утвержденным бюджетом. Аппарат Комиссии к расходованию средств относился бережно и экономно, в результате чего финансовый год закончен с активным балансом. Также отмечается хорошее состояние финансовых документов, выявленное в ходе их проверки.

Все выступающие одобряют представленный доклад рабочей группы и выражают своё согласие с проектом постановления.

Постановление XVIII сессии по отчёту Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год принимается единогласно — док. ДК/СЕС 18/16 (приложение I).

Пункты 2, 4, 5, 6, 7, 10 и 12 повестки дня сессии передаются на рассмотрение соответствующих рабочих групп.

Заседание закрывается в 13 часов.

*Председатель
Дунайской Комиссии*
К. ШТЕКЛЬ

*Секретарь
Дунайской Комиссии*
В. ПОГАЧЕАНУ

ПРОТОКОЛ

№ 102

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

25 января 1960 г.

г. Будапешт

Председатель — г-н Штекль

Представители :

Австрийской Республики

— г-н Фрёлих
(член делегации)

Народной Республики Болгарии

— г-н Дойнов
(заместитель представи-
теля)

Венгерской Народной Республики

— г-н Пуя

Румынской Народной Республики

— г-н Погачеану

Союза Советских Социалистических
Республик

— г-н Жарков

Чехословацкой Республики

— г-н Штекль

Федеративной Народной Республики

Югославии

— г-н Петрович

Заседание открывается в 15 часов 30 минут.

При открытии заседания сессия минутным молчанием почтила память бывшего заместителя представителя Народной Республики Болгарии в Дунайской Комиссии, начальника Управления водного транспорта г-на Стайкова, скончавшегося 4 января 1960 года.

Рассматривается пункт 2 повестки дня — Отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1959 год — док. ДК/СЕС 18/11 (приложение III).

Председатель рабочей группы по отчёту Директора г-н Капикраян представляет доклад рабочей группы — док. ДК/СЕС 18/18 (Приложение II).

В прениях выступают :

Г-н Дойнов (Болгария) от имени болгарской делегации благодарит за почтение памяти преждевременно скончавшегося г-на Стайкова и заверяет Дунайскую Комиссию в том, что болгарская делегация будет и в дальнейшем руководствоваться интересами развития и укрепления деятельности Комиссии и улучшения судоходства на реке Дунай.

Г-н Дойнов с удовлетворением отмечает выполнение плана работы Дунайской Комиссией за 1959 год и подчёркивает при этом значительное увеличение объёма подготовленных материалов и изданий Комиссии. Далее г-н Дойнов перечисляет основные работы, выполненные Комиссией в 1959 году, и предлагает уточнить пункт 3 текста доклада рабочей группы, касающийся десятидневных прогнозов уровней воды, с тем, чтобы перед словом „получение” было добавлено слово „составление или же...” и далее по тексту.

От имени болгарской делегации г-н Дойнов выражает согласие с представленным докладом рабочей группы и проектом постановления.

Г-н Погачеану (Румыния) положительно оценивает деятельность аппарата Комиссии в 1959 году и отмечает, что аппарат сумел разрешить весьма сложные и важные задачи. Г-н Погачеану останавливается на некоторых изданиях Комиссии и работах, проделанных в области изучения технических и юридических проблем, а также на успехах, достигнутых Комиссией в области сотрудничества с международными организациями. От имени своей делегации г-н Погачеану высказывается за одобрение доклада рабочей группы и принятие проекта постановления.

Г-н Зерван (Чехословакия) одобряет высказанную оценку работы Комиссии, изложенную в докладе рабочей группы, подчёркивая большую издательскую работу, проделанную аппаратом в прошедшем году, и заявляет о согласии чехословацкой делегации с рекомендациями, касающимися работы аппарата на 1960 год, отмеченными в докладе рабочей группы.

Г-н Пуя (Венгрия) говорит, что задачи, над которыми работал аппарат в 1959 году, можно разделить на три группы : задачи, которые аппарат

должен был закончить в 1959 году, задачи по подготовке информации, рассматриваемых на настоящей сессии, и задачи по сбору, систематизации и изучению материалов, которые послужат основой для плодотворной разработки соответствующих вопросов в будущем. Со всеми этими задачами аппарат Комиссии в прошедшем году успешно справился.

Г-н Пуя высказывает благодарность Директору, помощникам и сотрудникам аппарата Комиссии и заявляет, что будет голосовать за принятие отчёта Директора.

Г-н Жарков (Советский Союз) отмечает большую работу, проделанную аппаратом в отчётном году, и подробно останавливается на подготовленных аппаратом Комиссии Рекомендациях по габаритам фарватера, Единой системе навигационной путевой обстановки на Дунае, а также на Статистическом бюллетене, Гидрологическом ежегоднике и Альбоме типов судов, изданных Комиссией.

Далее г-н Жарков говорит, что аппарат не имел возможности в 1959 году издать Сборник законоположений, касающихся судоходства на Дунае, и лоцманские карты для участка от Девина до Мохач и выражает надежду, что эти работы будут завершены в ближайшем будущем. Аппарату Комиссии также следует уделять больше внимания работам, связанным с комплексным использованием гидроресурсов Дуная.

Г-н Жарков одобряет отчёт Директора и доклад рабочей группы по этому отчёту.

Г-н Петрович (Югославия) дает хорошую оценку плодотворной и успешной деятельности Дунайской Комиссии и выражает надежду, что аппарат Комиссии справится с задачами, стоящими перед аппаратом.

Г-н Петрович отмечает необходимость оказания аппарату Комиссии должной помощи со стороны компетентных органов придунайских стран в выполнении поставленных перед аппаратом задач и в этом плане считает весьма важной деятельность групп экспертов, совещания которых намечены в 1960 году.

От имени югославской делегации г-н Петрович выражает согласие с отчётом Директора о выполнении плана работы, с докладом рабочей группы по этому вопросу и предложениями, которые включены в этот доклад.

Г-н Фрелих (Австрия) говорит, что хотя Австрия и новый член Комиссии, она уже могла установить хорошую работу аппарата, так как австрийские эксперты ранее неоднократно принимали участие в работе Дунайской Комиссии. Австрийская делегация также имела возможность оценить работу Комиссии в отношении сотрудничества Комиссии с придунайскими странами и в отношении её участия в совещаниях ЕЭК. Г-н Фрелих благодарит аппарат Комиссии за проделанную работу, поддерживает задачи, которые намечены проектом плана Комиссии на 1960 год, и выражает согласие с представленным докладом рабочей группы.

Постановление XVIII сессии по отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1959 год принимается единогласно — док. ДК/СЕС 18/21 (приложение I).

Объявляется перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Обсуждаются пункт 4 повестки дня — проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае — док. ДК/СЕС 18/6 (в архивах Комиссии) и пункт 6 повестки дня — проект Схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай и информация аппарата Комиссии в соответствии с этой схемой — док. ДК/СЕС 18/5 (в архивах Комиссии).

Председатель рабочей группы по техническим вопросам г-н Клаузен представляет сессии доклад рабочей группы по этим вопросам — док. ДК/СЕС 18/19 (приложение П).

Г-н Зерван (Чехословакия) отмечает последовательность разработки проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, начиная от XVI сессии и кончая настоящей сессией. Чехословацкая делегация считает, что эти Рекомендации могут быть приняты как основа при разработке проектов гидротехнических работ, направленных на улучшение условий судоходства на Дунае. С учётом уже принятых Рекомендаций по единому методу низкого судоходного и регуляционного уровня, обсуждаемые Рекомендации по габаритам следует взять за основу для составления плана основных работ на Дунае. Аппарату Комиссии целесообразно продолжать изучение типов судов, которые будут использоваться на Дунае, а также методов их вождения.

Поскольку замечания экспертов Чехословакии учтены в представленном докладе рабочей группы, чехословацкая делегация соглашается с принятием доклада рабочей группы по пункту, касающемуся Рекомендаций по габаритам фарватера, и по пункту, касающемуся схемы по сбору данных о содержании фарватера.

Г-н Саву (Румыния) дает положительную оценку достигнутых успехов в разработке Рекомендаций по габаритам фарватера и говорит, что по мнению румынской делегации минимальная высота судоходных пролётов мостов 9,5 м является наиболее приемлемой для обеспечения навигации на Дунае между Девином и Браилой. Г-н Саву выражает уверенность в том, что в вопросе минимальной высоты судоходных пролётов мостов в скором будущем может быть достигнуто единогласие, так как это соответствует интересам всех придунайских стран.

От имени румынской делегации г-н Саву соглашается с представленной схемой по сбору данных о содержании фарватера реки Дунай и заявляет о принятии доклада рабочей группы по техническим вопросам в целом.

Г-н Дойнов (Болгария) характеризует разработанные Рекомендации по габаритам как законченный большой труд. Эти Рекомендации в разумных границах лимитируют настоящее положение и будущее развитие судоходного фарватера и сооружений на Дунае.

Что касается рекомендуемой полезной высоты судоходных пролётов мостов, то болгарская делегация считает, что 9,5 м является действительно минимальной полезной высотой для участка Девино—Браила, которую следует принять исходя из настоящих требований и перспективы развития судоходства на Дунае, а также учитывая применение более прогрессивных методов судовождения, имея в виду толкание судов.

Учитывая согласованность, достигнутую по этому вопросу на заседании рабочей группы, г-н Дойнов от имени болгарской делегации поддерживает представленный доклад рабочей группы и проект постановления.

Г-н Петрович (Югославия) высказывается за принятие доклада рабочей группы и рекомендаций, указанных в этом докладе, а также предложений, отмеченных в докладе рабочей группы по вопросу схемы по сбору данных.

Г-н Петрович отмечает атмосферу некоторого волнения, которая наблюдалась на заседании рабочей группы. Он считает, что демократические принципы и атмосфера сотрудничества, имевшие место в работах Комиссии, должны быть сохранены и в дальнейшем, тем более, что ещё не исчерпаны все возможности изучения объективных условий по вопросу, касающемуся габаритов. Рабочая группа должна была выполнить большее обязательство в отношении югославского предложения, и такой метод должен применяться при обсуждении всех вопросов и предложений всех делегаций.

Далее г-н Петрович говорит, что по мнению югославской делегации полезная высота судоходных пролётов мостов в 9 м более реально отражает настоящие требования и перспективы развития судоходства. Для решения вопроса об увеличении этой полезной высоты до 9,5 м необходимо провести более подробные экономические исследования. В настоящее время югославская делегация не провела таких исследований и не получила необходимых данных со стороны других делегаций. Кроме того, эти исследования должны затрагивать и другие бассейны, учитывая возможное включение Дуная в будущую единую европейскую судоходную сеть, вопрос о которой в настоящее время начинает изучаться в Женеве.

Следует также изучить вопрос об установлении габаритов для участков выше Девина и ниже Браилы, по которым еще не имеется необходимых данных.

По мнению г-на Петровича, следует серьезно рассмотреть перспективные требования судоходства на Дунае с технической, экономической и научной точек зрения, после чего будет возможным сделать необходимые выводы. Югославская делегация сделала большие усилия для того, чтобы убедиться в необходимости иметь полезную высоту в 9 м, и было бы неправильным, чтобы некоторые государства брали на себя обязательства, которые не оправданы реальными требованиями и выходили бы из рамок потребностей крупного судоходства. Насколько известно югославской делегации, в настоящее время существует 9 судов, которые не могут проходить через мосты с полезной высотой в 9 м.

Учитывая сказанное, югославская делегация не находит оправданным согласиться с предложенной высотой в 9,5 м и считает полезным дальнейшее изучение этого вопроса, в котором она согласна принимать участие. Доклад рабочей группы отражает указанную позицию, и югославская делегация высказывается за скорейшее разрешение этого вопроса.

По второй части доклада рабочей группы — Схеме по сбору данных о содержании фарватера — г-н Петрович высказывает удовлетворение тем, что предложение югославской делегации было изучено, и в довольно короткий срок вопрос был разработан. Эта схема будет являться основой

для систематического сбора данных о содержании судоходного фарватера Дуная и исходным пунктом для проведения полезных и действенных работ по улучшению судоходства.

Г-н Жарков (Советский Союз) говорит об этапах разработки Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений и отмечает важность проблемы установления габаритов, поскольку они определяют перспективы развития судоходства на Дунае. Эта проблема уже давно рассматривается компетентными органами и научно-исследовательскими институтами придунайских стран и, как показывают проработки и подробное изучение этого вопроса, высота пролётов мостов в 9,5 м является действительно минимальной, в связи с чем советская делегация ещё раз высказывается и поддерживает те страны, которые вносят предложение о принятии рекомендованной экспертами и рабочей группой полезной высоты в 9,5 м.

Далее г-н Жарков высказывает пожелание, чтобы все страны — члены Комиссии на данной сессии могли согласиться с установлением высоты 9,5 м, поскольку это действительно вызывается необходимостью современного и главным образом будущего развития судоходства и информирует сессию о том, что в Советском Дунайском Государственном пароходстве уже сейчас имеется более 70 судов, для нормального плавания которых требуется указанная высота пролётов мостов. Кроме того, в настоящее время строится большое количество судов, требующих таких габаритов.

Г-н Жарков предлагает одобрить доклад рабочей группы и предложения, отмеченные в этом докладе, и принять Схему по сбору данных о содержании судоходного фарватера р. Дунай.

Г-н Петрович (Югославия) говорит, что возможно в других странах со стороны научно-исследовательских институтов были проведены соответствующие исследования, в связи с чем для этих стран эти исследования являются исходным пунктом в решении обсуждаемого вопроса о полезной высоте судоходных пролётов мостов. Однако такими исследованиями Дунайская Комиссия не располагает, в связи с чем необходимо дальнейшее серьёзное изучение этого вопроса при участии специалистов по вопросам статистики, техники, экономики и т. д. Г-н Петрович отмечает, что югославская делегация сделала большие усилия, стремясь найти приемлемое решение этого вопроса.

Председатель констатирует, что представленный доклад рабочей группы отражает высказанные позиции различных делегаций и ставит на голосование проекты постановлений.

Постановление по пункту 4 повестки дня — Рассмотрение проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на реке Дунай — принимается единогласно.

Постановление — док. ДК/СЕС 18/22 (Приложение I).

Рекомендации — док. ДК/СЕС 18/22-I (Приложение III).

Постановление по пункту 6 повестки дня — рассмотрение проекта Схемы (макета) по сбору данных о содержании фарватера реки Дунай — принимается единогласно.

Постановление — док. ДК/СЕС 18/23 (Приложение I).

Схема — док. ДК/СЕС 18/23-I (Приложение III).

Рассматривается п. 8 повестки дня — Информация аппарата Комиссии о размещении гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай и программе наблюдений на них — док. ДК/СЕС 18/10 (Приложение III).

Г-н Ивлев (заведующий Навигационным отделом) представляет информацию и зачитывает проект постановления по этому вопросу.

Выступают:

Г-н Зерван (Чехословакия) говорит, что в представленной информации недостаточно полно освещены гидрометеорологические станции бассейна реки Дунай на территории Чехословакии, что, по его мнению, является результатом недостаточно подробного материала, направленного чехословацкими компетентными органами аппарату Дунайской Комиссии. Деятельность чехословацких станций общеизвестна и координирована в мировом масштабе между гидрометеорологическими службами.

Г-н Зерван положительно оценивает информацию, представленную аппаратом Комиссии, и рекомендует принять её, с учётом высказанных замечаний.

Г-н Дойнов (Болгария) отмечает, что рассматриваемая информация направлена на дальнейшее развитие и координацию гидрометеорологической службы и совершенствование гидрометеорологических наблюдений на реке Дунай.

Г-н Дойнов предлагает изменить редакцию второго пункта проекта постановления, добавив после слов „на котором обменяться мнениями” слово „необходимом” и далее по тексту.

Г-н Жарков (Советский Союз) высказывается за принятие к сведению информации аппарата Комиссии, поддерживает предложение о созыве в 1960 году совещания экспертов придунайских стран для рассмотрения вопроса о расширении сети гидрометеорологических станций и одобряет проект постановления, предлагая внести в пункт 2 следующую поправку: после слов „на котором” вместо „обменяться мнениями” записать: „разработать предложения” и далее по тексту.

Г-н Дойнов (Болгария) соглашается с предложенной поправкой советской делегации и формулирует полный текст поправки следующим образом: „...на котором разработать предложения о необходимом расширении сети гидрометеорологических станций”.

Председатель ставит на голосование проект постановления.

Постановление по пункту 8 повестки дня — Информация аппарата Комиссии о собранных от придунайских стран материалах, характеризующих размещение гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай и программу наблюдений на них, принимается единогласно.

Постановление — док. ДК/СЕС 18/20 (приложение I).

Заседание закрывается в 18 часов 45 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии

К. ШТЕКЛЬ

Секретарь
Дунайской Комиссии

В. ПОГАЧЕАНУ

ПРОТОКОЛ

№ 103

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

27 января 1960 г.

г. Будапешт

Председатель — г-н Штекль

Представители :

Австрийской Республики	— г-н Водак
Народной Республики Болгарии	— г-н Дойнов (заместитель представителя)
Венгерской Народной Республики	— г-н Пуя
Румынской Народной Республики	— г-н Погачеану
Союза Советских Социалистичес- ких Республик	— г-н Жарков
Чехословацкой Республики	— г-н Штекль
Федеративной Народной Респуб- лики Югославии	— г-н Петрович

Заседание открывается в 15 часов.

Обсуждается пункт 9 повестки дня — Об охране вод Дуная от загрязнения (информация аппарата Комиссии о мерах, принимаемых придунайскими государствами).

Информация о положении в придунайских странах в части охраны вод Дуная от загрязнения, подготовленная аппаратом Комиссии, была роздана заранее, док. ДК/СЕС 18/17 (приложение Ш).

Выступают:

Г-н Шлаффер (Австрия) выражает сомнение в целесообразности постоянного изучения вопроса загрязнения вод Дуная в рамках Комиссии в связи с тем, что придунайские страны имеют по этому вопросу контакт с различными международными организациями, изучающими эту проблему. Дальнейшее изучение вопроса в рамках Комиссии было бы повторением и излишней работой, которую Комиссия возложила бы на аппарат.

Г-н Хлава (Чехословакия) говорит, что, согласно информации, загрязнение вод Верхнего Дуная является более сложным вопросом, чем загрязнение вод Среднего и Нижнего Дуная. Это объясняется тем, что расход воды на участках Верхнего Дуная меньше, чем расход воды на участках Среднего и Нижнего Дуная.

Г-н Хлава дополнительно информирует сессию о мероприятиях, проводимых Чехословакией по борьбе с загрязнением вод.

По мнению г-на Хлава, Комиссии трудно достигнуть положительных результатов при рассмотрении вопроса загрязнения вод в широком аспекте, включая загрязнение вод от промышленности и других источников, в связи с чем является оправданным рассмотрение этого вопроса в части, касающейся загрязнения вод Дуная от судоходства, в духе резолюции, принятой в декабре прошлого года Подкомитетом по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН.

Г-жа Коеппен (ФРГ) соглашается с мнением г-на Хлава, также подразделяя загрязнение вод от двух факторов: загрязнение вод от предприятий промышленности и других причин и загрязнение вод от судоходства. Вопросом загрязнения вод в обоих аспектах занимается также Международный Лимнологический Институт, в котором участвуют придунайские страны. Изучение вопроса загрязнения вод от судоходства целесообразно проводить в направлении резолюции Подкомитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК. Целесообразно также установить деятельный контакт с другими международными организациями, которые могут дать необходимую консультацию по этому вопросу.

Г-н Жарков (Советский Союз) отмечает большую работу, проделанную аппаратом Комиссии по сбору, систематизации и изучению материалов по вопросу охраны вод Дуная от загрязнения. Из информации можно

видеть, что в придунайских странах проводятся мероприятия по борьбе с загрязнением вод Дуная, хотя они ещё не имеют достаточно широкого масштаба.

Учитывая, что все страны заинтересованы в положительном решении вопроса борьбы с загрязнением вод Дуная, целесообразно продолжать его изучение.

Г-н Жарков одобряет проект постановления, представленный аппаратом Комиссии по информации об охране вод Дуная от загрязнения.

Г-н Паунович (Югославия) говорит, что изучение вопроса охраны вод Дуная от загрязнения является полезным и даёт возможность привлечь внимание компетентных органов придунайских стран, занимающихся этим вопросом в широком масштабе, на вопрос загрязнения вод от судоходства.

Аппарату Комиссии целесообразно установить контакты со специальными институтами, которые более глубоко изучают эти вопросы, и в первую очередь с Подкомитетом по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН.

В заключение г-н Паунович поддерживает проект постановления и благодарит аппарат за представленную информацию.

По предложению г-на Хлава (Чехословакия) в конце пункта 2 проекта постановления добавляются слова „вследствие судоходства”, что соответствует решению предыдущей, XVII, сессии.

По предложению г-на Водак (Австрия) из преамбулы проекта постановления исключается фраза „Однако эти мероприятия не носят ещё достаточно широкого характера”, поскольку это может быть расценено как критика в адрес правительств.

Постановление XVIII сессии по пункту 9 повестки дня — Информация аппарата Комиссии о положении в придунайских странах в части охраны вод Дуная от загрязнения — принимается единогласно — док. ДК/СЕС 18/24 (приложение I).

Сессия рассматривает пункт II повестки дня — План работы Дунайской Комиссии на 1960 год. За основу берется проект плана работы Дунайской Комиссии на 1960 год, подготовленный аппаратом Комиссии — док. ДК/СЕС 18/12 (в архивах Комиссии).

Обсуждение ведётся по пунктам.

Пункты 1, 2 и 3 принимаются.

По пункту 4 г-н Пуя (Венгрия) предлагает начать ознакомительную поездку по Дунаю от порта Мохач, а не от порта Бездан, так как в прошлом году поездка была закончена в порту Мохач, и, кроме того, на участке ниже Мохач в этом году имела место остановка льда во время ледохода, в связи с чем целесообразно осмотреть также участок Мохач — Бездан.

Предложение принимается.

Пункты 5, 6, 7 и 8 принимаются.

По пункту 9 г-н Дойнов (Болгария) предлагает изменить редакцию в соответствии с принятой в докладе рабочей группы по отчёту Директора, а именно: „изучить вопрос о возможности составления или же

получения и рассылки по телеграфу прогнозов уровней воды на Дунае на 10-дневный период”.

Предложение принимается.

По пункту 10 *г-н Дойнов* (Болгария) предлагает, в соответствии с пунктом 2 доклада рабочей группы по отчёту Директора, следующую редакцию: „Провести с 17 по 20 мая совещание экспертов придунайских стран для разработки предложений о необходимом расширении сети гидрометеорологических станций и постов...” и далее по тексту.

Пункт 10 принимается с учётом этой поправки.

Пункт 11 принимается.

По пункту 12 по просьбе *г-жи Коеппен* (ФРГ) заведующий Навигационным отделом *г-н Ивлев* даёт разъяснение, после чего пункт 12 принимается.

Пункт 13 принимается.

По пункту 14 *г-н Зерван* (Чехословакия) предлагает следующую формулировку: „Продолжать изучение типов судов и методов их вождения при плавании на Дунае, включая водохранилища”.

Пункт 14 принимается в этой редакции.

Пункты 15, 16 и 17 принимаются.

По пункту 18 помощник Директора аппарата *г-н Макеев* предлагает отредактировать текст в соответствии с принятым докладом по отчёту Директора следующим образом: „Закончить подготовку и издать типографским способом первую часть Сборника законоположений, действующих в области судоходства на Дунае, отражающую правила плавания, и продолжать сбор материалов и подготовку к изданию остальных частей Сборника”.

Пункт 18 принимается в предложенной редакции.

Пункт 19 принимается.

По пункту 20 *г-н Водак* (Австрия) предлагает перенести совещание экспертов по юридическим вопросам на первую половину 1960 года, так как август — сентябрь — месяцы отпусков.

В связи с этим возникает дискуссия по вопросу времени всех намеченных совещаний групп экспертов и их повесток дня. Принимается решение рассмотреть пункт 20, а также другие пункты проекта плана, связанные с проведением совещаний экспертов, на следующем пленарном заседании.

Пункты 21, 22 и 23 принимаются.

Г-н Водак (Австрия) предлагает включить в план работы общий пункт, согласно которому аппарату поручается выполнять все те задачи, которые вытекают из постановлений XVIII сессии и докладов рабочих групп.

Помощник Директора аппарата *г-н Макеев* просит по возможности включить в план работы точные формулировки, поскольку это облегчит выполнение аппаратом своих задач.

Председатель Комиссии *г-н Штекль* и *г-н Паунович* (Югославия) поддерживают предложение *г-на Водака*, а *г-н Жарков* (Советский Союз)

формулирует это предложение следующим образом : „Поручить аппарату включить в план работы Дунайской Комиссии на 1960 год выполнение других работ, вытекающих из докладов рабочих групп и постановлений XVIII сессии”.

Эта формулировка принимается и вносится в план работы как пункт 24.

Пункт 25 принимается.

Заседание закрывается в 17 часов 10 минут.

*Председатель
Дунайской Комиссии*

К. ШТЕКЛЬ

*Секретарь
Дунайской Комиссии*

В. ПОГАЧЕАНУ

ПРОТОКОЛ

№ 104

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

29 января 1960 года

г. Будапешт

Председатель — г-н Штекль

Представители :

Австрийской Республики	— г-н Водак
Народной Республики Болгарии	— г-н Дойнов (заместитель представителя)
Венгерской Народной Республики	— г-н Пуя
Румынской Народной Республики	— г-н Погачеану
Союза Советских Социалистичес- ких Республик	— г-н Жарков
Чехословацкой Республики	— г-н Штекль
Федеративной Народной Респуб- лики Югославии	— г-н Петрович

Заседание открывается в 15 часов 10 минут.

Продолжается обсуждение плана работы Комиссии на 1960 год. Помощник Директора аппарата г-н *Макеев* представляет новый проект плана, в который включены все задачи, вытекающие из предложений рабочих групп и постановлений сессии. При этом он перечисляет новые пункты и излагает их содержание.

После непродолжительной дискуссии, во время которой одни представители высказываются за обсуждение этого вопроса по первоначальному проекту плана работы, в то время как другие не возражают рассмотреть вновь представленный проект, объявляется перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель сообщает о том, что совещание представителей, имевшее место во время перерыва, решило продолжить обсуждение плана работы по первоначальному проекту.

Рассматривается пункт 20 проекта плана, касающийся проведения совещания экспертов, в следующей редакции, предложенной аппаратом:

„Провести с 6 по 11 мая совещание экспертов придунайских стран по юридическим и финансовым вопросам, включив ориентировочно в его повестку дня следующие пункты:

a) проект измененного Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии;

b) рассмотрение некоторых аспектов Правил процедуры Дунайской Комиссии;

c) вопросы унификации некоторых частей речного права (регистрация судов внутреннего плавания, вещные права и др.);

d) разное.”

Г-н *Водак* (Австрия) считает, что в пункт „b” ориентировочной повестки дня совещания экспертов по юридическим и финансовым вопросам после слова „рассмотрение” следует добавить „и выработка предложений по некоторым аспектам Правил процедуры...” и далее по тексту.

Г-н *Водак* говорит, что он присоединяется к мнению, высказанному рядом делегаций на совещании представителей о необходимости рассмотрения заработной платы сотрудников, и считает, что этот вопрос можно было бы включить в повестку дня указанного совещания экспертов.

Г-н *Петрович* (Югославия) предлагает изменить порядок пунктов ориентировочной повестки дня совещания экспертов по юридическим и финансовым вопросам и, ссылаясь на ранее представленный текст, предлагает включить отдельный пункт о рассмотрении документации, подготовленной аппаратом по вопросу изменения заработной платы сотрудников аппарата Комиссии.

Председатель после консультации с Директором аппарата г-ном Халачевым предлагает увеличить продолжительность совещания экспертов по юридическим и финансовым вопросам до 8 дней. Таким образом срок указанного совещания принимается с 6 по 14 мая 1960 года.

Г-н Дойнов (Болгария) высказывает мнение о том, что вопрос о заработной плате сотрудников аппарата возможно рассмотреть в рамках обсуждения Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии, поскольку, по его мнению, заработная плата сотрудников является одним из прав сотрудников. Подпункт „d” ориентировочной повестки дня дает более широкие возможности для рассмотрения некоторых аспектов Правил процедуры. Для болгарской делегации представленная формулировка является приемлемой.

Г-н Петрович (Югославия) считает, что для облегчения работы аппарата целесообразно более конкретно указывать задачи. По его мнению, представленный проект Регламента о правах и обязанностях сотрудников не включает вопросы заработной платы, так как в статье II этого проекта указывается, что оклады сотрудников и надбавки устанавливаются решением Комиссии, согласно штатному расписанию. В связи с этим г-н Петрович вносит предложение о включении нового пункта в ориентировочную повестку дня совещания в следующей редакции: „Проект измененного Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата, включая вопросы, касающиеся возможного изменения суммы окладов сотрудников”

Г-н Жарков (Советский Союз) говорит, что советская делегация считает возможным согласиться с представленной редакцией пункта плана работы, касающегося совещания экспертов, которая дает возможность рассмотреть также вопрос об окладах сотрудников Комиссии. Предварительный материал и предложения по вопросу окладов сотрудников Комиссии, согласно договоренности между представителями, должны быть разработаны экспертами Венгрии совместно с аппаратом и разосланы странам для изучения, после чего этот вопрос может быть рассмотрен на совещании экспертов. Кроме того, вопрос об окладах сотрудников может быть обсужден также под пунктом „d” — „Разное”.

Для успешной работы экспертов необходимо, чтобы первоначальные предложения, касающиеся Правил процедуры Комиссии, были заранее подготовлены и разосланы странам — членам Комиссии. Как было ранее условлено между представителями, такие первоначальные предложения могла бы подготовить австрийская делегация.

Г-н Жарков соглашается в целом с предложенной редакцией пункта плана работы.

Г-н Петрович (Югославия) высказывается за включение в повестку дня майского совещания экспертов вопроса об окладах сотрудников аппарата. По его мнению, Регламент о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии уже имеет определенный текст, изученный группой экспертов и рабочей группой, которые не имели полномочий включать в него другие пункты. Поэтому для включения вопроса об окладах пришлось бы созывать в течение

1960 года еще одно совещание экспертов, что чересчур дорого. Эксперты не могут также рассматривать вопрос об окладах под пунктом „Разное“, так как им не будет дано конкретное задание. Г-н Петрович считает возможным либо включить этот вопрос как отдельный пункт повестки дня совещания экспертов, либо добавить к пункту „а“, в котором рассматривается проект Регламента.

Г-н Водак (Австрия) считает, что предложение об изменении Правил процедуры Комиссии затрагивает интересы всех стран, в связи с чем их следует подготавливать всем делегациям стран — членов Комиссии, и в таком смысле следует включить соответствующий пункт повестки дня совещания экспертов-юристов.

Председатель, резюмируя высказанные мнения и предложения, констатирует, что все согласны с рассмотрением вопроса об окладах сотрудников, и речь идет только о форме постановки этого вопроса.

Г-н Жарков (Советский Союз) говорит, что по мнению советской делегации, предложенная повестка дня совещания экспертов дает возможность рассмотреть вопрос об окладах сотрудников. Учитывая, что в настоящее время нет каких-либо конкретных предложений по этому вопросу, в случае неподготовки материалов не будет иметь место невыполнение пункта. В связи с этим г-н Жарков предлагает следующее дополнение пункта „а“ ориентировочной повестки дня совещания экспертов по юридическим и финансовым вопросам: „... и обсуждение в случае подготовки аппаратом Комиссии совместно с экспертами Венгрии материалов, связанных с возможным изменением окладов сотрудников аппарата Дунайской Комиссии“. При этом имеется в виду согласие венгерской делегации.

Г-н Белаи (Венгрия) подтверждает согласие венгерской делегации и отмечает, что такое предложение соответствует решению совещания глав делегаций.

Председатель констатирует принятие пункта „а“ ориентировочной повестки дня совещания экспертов по юридическим и финансовым вопросам в редакции, изложенной в проекте плана, с дополнением, внесенным г-ном Жарковым.

Г-н Жарков (Советский Союз) считает, что подготовку предложений по рассмотрению некоторых аспектов Правил процедуры целесообразно проводить одной делегации, так как в случае, если все делегации будут готовить указанный материал, может возникнуть большое количество различных предложений, которые на совещании трудно будет согласовывать. В связи с этим целесообразно, чтобы такой материал на первом этапе подготовила одна делегация, и предлагает следующую формулировку по пункту „б“ ориентировочной повестки дня совещания: „Рассмотрение и выработка предложений по некоторым аспектам Правил процедуры и других документов Комиссии в связи с вступлением в Дунайскую Комиссию нового члена, на основе предложений австрийской делегации“.

Г-н Водак (Австрия) соглашается с предложенной формулировкой, но просит исключить упоминание об австрийской делегации, оставив текст „... на основе предложений делегаций“, с тем, чтобы все делегации приняли участие в подготовке необходимых предложений.

Председатель Комиссии предлагает следующую формулировку второй части пункта „b“ : „... в связи с вступлением в Дунайскую Комиссию нового члена, на основе предложений австрийской и других делегаций“.

С этой формулировкой все соглашаются, и пункт „b“ ориентировочной повестки дня совещания экспертов по юридическим и финансовым вопросам принимается в следующей редакции : „Рассмотрение и выработка предложений по некоторым аспектам Правил процедуры и других документов Комиссии, в связи с вступлением в Дунайскую Комиссию нового члена, на основе материалов, подготовленных австрийской и другими делегациями“.

Председатель говорит, что согласно представленному предложению, пункт 2 проекта плана о проведении совещания экспертов по техническим и навигационным вопросам включается как раздел второй 20-го пункта. Таким образом пункт 20 становится пунктом 19, а нумерация всех пунктов плана, начиная со 2-го, соответственно меняется. Второй раздел пункта 19 плана работы Комиссии принимается в предложенной редакции.

Председатель еще раз констатирует принятие нового пункта, предложенного на предыдущем заседании, включаемого как предпоследний пункт плана, теперь уже 23, согласно которому аппарату поручается внести в план работы Дунайской Комиссии на 1960 год выполнение других работ, вытекающих из постановлений XVIII сессии и докладов рабочих групп, конкретно не указанных в настоящем плане.

Г-н Белаи (Венгрия) вносит предложение о дополнении плана работы на 1960 год новым пунктом следующего содержания : „Поручить аппарату Дунайской Комиссии приступить к сбору от придунайских стран документации относительно принятой и необходимой процедуры при расследовании аварийных случаев и, через общую рабочую группу экспертов по навигационным и юридическим вопросам, поставить для изучения вопрос о возможности унификации процедуры, применяемой при расследовании аварийных случаев“.

Г-н Белаи считает, что указанная проблема является весьма важной и актуальной, так как до настоящего времени не имеется единого соглашения по расследованию аварий, происшедших между иностранными судами на участке третьей страны или на совместных участках Дуная. В связи с этим Дунайская Комиссия могла бы подготовить проект рекомендаций по вопросу процедуры расследования аварийных случаев.

Г-н Петрович (Югославия) говорит, что предложение венгерской делегации было внесено только сейчас, и югославская и другие делегации не имели возможности его изучить. В связи с этим, а также учитывая насыщенный план работы Комиссии, этот вопрос можно включить в план работы на последующих сессиях, подготовив его в более точной форме.

Г-н Жарков (Советский Союз) считает, что вопрос, поднятый венгерской делегацией, является весьма актуальным и заслуживает внимания. Вместе с тем, учитывая его большой объем, г-н Жарков считает целесообразным разделить его на две части, ограничившись в 1960 году только сбором информации, и предлагает примерную формулировку пункта плана по этому вопросу в следующем виде : „Поручить аппарату Комиссии

собрать документацию о правилах, действующих в придунайских странах о порядке расследования аварий, и представить соответствующую информацию XIX сессии Комиссии". По мнению г-на Жаркова, для аппарата Комиссии не составит большого труда собрать указанную документацию и представить последующей сессии соответствующую информацию с тем, чтобы XIX сессия могла решить вопрос о дальнейших путях рассмотрения и подготовки предложений по расследованию аварий.

Г-н Белаи (Венгрия) соглашается с предложением г-на Жаркова и заявляет, что венгерская делегация представит необходимую информацию.

Г-н Хлава (Чехословакия) поддерживает предложение о сборе информационной документации и ссылается на наличие материала в Женеве, где уже подготовлен проект Конвенции по унификации некоторых правил, касающихся столкновения судов, в разработке которого принимали участие сотрудники аппарата. По мнению г-на Хлава, сбор таких информаций, с учетом уже имеющегося материала, не затруднит работу аппарата Комиссии.

Г-н Петрович (Югославия) отмечает, что в плане работы Комиссии имеется много весьма важных и актуальных вопросов, в связи с этим, а также потому, что делегации не имели возможности изучить заранее венгерское предложение, по его мнению, целесообразно не включать в план работы этот вопрос. Г-н Петрович заявляет, что его страна окажет помощь в случае аварии и обеспечит полную безопасность даже в том случае, когда речь идет об иностранном судне.

Г-н Петрович предлагает, чтобы венгерские эксперты представили в течение года материалы по этому вопросу, которые с помощью аппарата можно будет разослать всем придунайским странам для изучения.

Председатель констатирует, что по предложению венгерской делегации не имеется единого мнения.

Далее идет дискуссия о возможности включения венгерского предложения в план работы на основании статьи 25 Правил процедуры Дунайской Комиссии, При этом за включение в план работы венгерского предложения в редакции, предложенной г-ном Жарковым, кроме выступивших делегаций, высказываются также делегации Болгарии и Румынии. Делегация Югославии считает возможным ограничиться обсуждением этого вопроса — без принятия решения о включении такого пункта в план работы Комиссии.

Г-н Водак (Австрия) предлагает отложить рассмотрение венгерского предложения до следующего пленарного заседания с тем, чтобы венгерская делегация представила свое предложение в письменном виде. В таком случае не будет различных мнений по вопросу применения статьи 25 Правил процедуры, и сессия, оставшись в рамках Правил процедуры, будет иметь возможность включить венгерское предложение в план работы Комиссии, поскольку нет возражений в отношении содержания венгерского предложения.

Это предложение принимается.

Председатель ставит на голосование обсужденный проект плана работы Дунайской Комиссии на 1960 год.

План работы Дунайской Комиссии на 1960 год принимается единогласно — док. ДК/СЕС 18/26 (приложение I).
Объявляется перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Рассматривается пункт 5 повестки дня — Проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, док. ДК/СЕС 18/9 (в архивах Комиссии) и пункт 7 повестки дня — Проект унифицированного судового удостоверения для судов, плавающих по Дунаю, док. ДК/СЕС 18/7а, б, с (в архивах Комиссии).

Председатель рабочей группы г-н Паунович представляет доклад рабочей группы по этому вопросу — док. ДК/СЕС 18/25 (приложение II/2).

В прениях выступают :

Г-н Шлаффер (Австрия) отмечает важность унификации системы ограждения судоходных путей на Дунае и ту большую работу, которая была проделана по подготовке рассматриваемого проекта. В результате совещания экспертов, имевшего место в сентябре 1959 года, аппарат вновь переработал проект, расширив его, в связи с чем рабочая группа на настоящей сессии должна была еще раз рассмотреть представленные предложения.

Учитывая недостаток времени, рабочая группа не смогла подробно рассмотреть общие части отдельных глав, определение характеристики огней и применение отражающих веществ на знаках ограждения. В связи с этим г-н Шлаффер предлагает изменить на стр. 9 текста доклада рабочей группы вторую фразу шестого абзаца следующим образом : заменить слова „Общие положения” словами „общие части”.

Пункт I проекта постановления отредактировать следующим образом : „Принять изменения единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае с учетом всех замечаний и дополнений, принятых рабочей группой. Характеристики огней этой системы, отредактированные тексты общих частей и предложения о применении на знаках ограждения отражающих веществ, а также откорректированный текст рекомендаций в целом, после обсуждения на совещании группы экспертов представить на рассмотрение XIX сессии Дунайской Комиссии”.

Г-н Дойнов (Болгария) соглашается с предложенным редакционным изменением в тексте доклада. Затем г-н Дойнов отмечает, что введение единых унифицированных судовых удостоверений для всех судов облегчило бы формальности при переходе судов через границы, а также соглашается с тем, чтобы проекты судовых удостоверений были дополнительно отработаны с уточнениями и упрощениями.

Г-н Дойнов подчеркивает большую работу, проделанную аппаратом по подготовке проекта предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, и высказывается за утверждение доклада рабочей группы по навигационным вопросам и принятие проектов постановлений.

Г-н Хлава (Чехословакия) положительно оценивает работу, проделанную рабочей группой по рассмотрению навигационных вопросов,

соглашается с поправками, внесенными австрийской делегацией, и поддерживает доклад рабочей группы и проекты постановления.

Г-н Белаи (Венгрия) отмечает большое значение разработанных изменений Единой системы навигационной путевой обстановки для улучшения условий судоходства на Дунае и благодарит аппарат Комиссии и всех экспертов за проделанную ценную работу.

Г-жа Коеппен (ФРГ) говорит, что эксперты, рассматривавшие проект изменений Единой системы в сентябре прошлого года под председательством г-на Хлава, имели перед собой трудную задачу, так как было необходимо разработать ясную и простую систему ограждения Дуная и согласовать ее с ограждением, действующим на других европейских реках, с учетом уже существующей обстановки на Дунае. Принятие измененной Единой системы навигационного ограждения и унифицированных судовых удостоверений будет ценным вкладом в создание единой европейской водной сети, разрабатываемой в настоящее время в Женеве по предложению Советского Союза.

В заключение г-жа Коеппен отмечает, что широкие возможности, предоставленные при обсуждении проекта Единой системы ограждения, позволят применить её на немецком участке реки, так как это отвечает совместным интересам судоходства на Дунае, хотя немецкие компетентные органы не будут при этом обязаны принимать ее юридически. То же положение будет иметь место и в отношении унифицированных судовых удостоверений.

Г-н Жарков (Советский Союз) говорит о последовательности разработки Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае и связи этой системы с системой знаков ограждения, принятой в Подкомитете по внутреннему водному транспорту ЕЭК. Единая система, рассматриваемая на настоящей сессии, учитывает также специфику дунайского судоходства. Далее г-н Жарков отмечает большую работу, проделанную рабочей группой, которая бесспорно улучшила подготовленные ранее предложения, и высказывается за принятие проекта постановления с указанными в докладе рабочей группы предложениями.

Г-н Саву (Румыния) присоединяется к мнению ранее высказавшихся делегаций о положительной оценке работы, проделанной по подготовке Единой системы навигационной путевой обстановки, и считает, что подробная дискуссия и ценные замечания, которые были высказаны на рабочей группе по этому вопросу, будут весьма полезны для усовершенствования предложенного проекта и принятия соответствующих решений в ближайшее время.

От имени румынской делегации г-н Саву поддерживает доклад рабочей группы и проект постановления.

Председатель ставит на голосование проекты постановлений по пунктам 5 и 7 повестки дня сессии.

Постановление по пункту 5 повестки дня — Проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — принимается единогласно.

Постановление — док. ДК/СЕС 18/29 (приложение I).

Изменения Единой системы навигационной путевой обстановки — док. ДК/СЕС 18/29-I (приложение Ш).

Постановление по пункту 7 повестки дня — Проект унифицированного судового удостоверения для судов, плавающих по Дунаю — принимается единогласно, док. ДК/СЕС 18/30 (приложение I).

Заседание закрывается в 21 час.

*Председатель
Дунайской Комиссии*
К. ШТЕКЛЬ

*Секретарь
Дунайской Комиссии*
В. ПОГАЧЕАНУ

ПРОТОКОЛ

№ 105

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

30 января 1960 года

г. Будапешт

Председатель — г-н Штекль

Представители :

Австрийской Республики	— г-н Водак
Народной Республики Болгарии	— г-н Стойчев
Венгерской Народной Республики	— г-н Пуя
Румынской Народной Республики	— г-н Погачеану
Союза Советских Социалистических Республик	— г-н Жарков
Чехословацкой Республики	— г-н Штекль
Федеративной Народной Республики Югославии	— г-н Петрович

Заседание открывается в 10 часов 20 минут.

Обсуждается пункт 10 повестки дня — Организационные вопросы :

а) Новое штатное расписание Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии — док. ДК/СЕС 18/3 (приложение III).

б) Месячные должностные оклады штатных сотрудников аппарата Дунайской Комиссии в форинтах, приложение 2 к док. ДК/СЕС 18/2 (в архивах Комиссии).

с) Изменения и дополнения к Положению об организации и Регламенту деятельности отделов Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии — док. ДК/СЕС 18/4 (в архивах Комиссии).

д) Изменения Регламента о правах и обязанностях сотрудников аппарата Дунайской Комиссии — док. ДК/СЕС 18/8 (в архивах Комиссии).

Председатель рабочей группы по организационным вопросам г-н Хлава представляет доклад рабочей группы — док. ДК/СЕС 18/27 (приложение II).

По предложению *Председателя* в пункте I проекта постановления указывается номер документа — ДК/СЕС 18/3. Затем проект постановления ставится на голосование.

Постановление по пункту 10 повестки дня — Организационные вопросы — принимается единогласно — док. ДК/СЕС 18/28 (приложение I).

Этим постановлением утверждаются :

Новое штатное расписание Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии — док. ДК/СЕС 18/3 (приложение III).

Положение о Секретариате и Рабочем аппарате Дунайской Комиссии и об их деятельности — док. ДК/СЕС 18/28-I (приложение III).

Обсуждается пункт 12 повестки дня — Проект бюджета Дунайской Комиссии на 1960 год — док. ДК/СЕС 18/2 (в архивах Комиссии).

Председатель рабочей группы по финансовым вопросам г-н Немети представляет доклад рабочей группы — док. ДК/СЕС 18/31 (приложение II) и зачитывает проект постановления.

Выступают г-н Зерван (Чехословакия), г-н Стойчев (Болгария), г-н Погачеану (Румыния), г-н Жарков (Советский Союз), которые отмечают, что бюджет Комиссии составлен в полном соответствии с задачами, стоящими перед Комиссией в 1960 году. В связи с тем, что практические замечания по бюджету Комиссии на 1960 год, сделанные во время заседания рабочей группы, учтены в докладе и проекте постановления, все выступающие одобряют доклад рабочей группы и высказываются за утверждение бюджета.

Постановление по бюджету Дунайской Комиссии на 1960 год принимается единогласно — док. ДК/СЕС 18/34 (приложение I).

Бюджет — док. ДК/СЕС 18/2-1 (приложение III).

Этим же постановлением утверждаются месячные должностные оклады штатных сотрудников аппарата Дунайской Комиссии, округленные в форинтах (подпункт „b” пункта 10 повестки дня), как приложение 1 к Бюджету Комиссии на 1960 год.

Обсуждается пункт 13 повестки дня — Перевыборы Председателя, Вице-председателя и Секретаря Комиссии.

Председатель Комиссии *г-н Штекль* говорит, что в четвертый раз в истории своей деятельности Комиссия переизбирает свое руководство на трехлетний срок, согласно предписаниям Конвенции 1948 года. В соответствии со статьей 7 Правил процедуры Комиссии, выборы Председателя, Вице-председателя и Секретаря производятся в порядке очередности из состава представителей стран, которые за истекший период не занимали ни одной выборной должности.

Г-н Штекль напоминает, что выборы, согласно Правилам процедуры, проводятся тайным голосованием, для чего предлагает избрать двух членов счетной комиссии.

По предложению *г-на Зерван* (Чехословакия) счетная комиссия избирается в составе *г-на Погачеану* — представителя Румынии и *г-на Жаркова* — представителя Советского Союза.

Г-н Погачеану (Румыния), руководствуясь статьей 6 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, а также статьями 6 и 7 Правил процедуры Комиссии, представляет предложения в отношении выборных должностей: на пост Председателя Дунайской Комиссии — *г-на Петровича*, представителя Югославии, на пост Вице-председателя *г-на Пуя*, представителя Венгрии и на пост Секретаря — *г-на Стойчева*, представителя Болгарии.

Все делегации согласны с предложенными кандидатурами.

Сотрудник Секретариата Комиссии раздает бюллетени. Проводится тайное голосование, после чего объявляется перерыв.

(После перерыва)

Г-н Погачеану оглашает результаты тайного голосования. Он констатирует, что выборы прошли в полном соответствии с Правилами процедуры. В результате тайного голосования на пост Председателя единогласно избран *г-н Петрович Славолуб* — представитель Федеративной Народной Республики Югославии, на пост Вице-председателя единогласно избран *г-н Пуя Фридьеш* — представитель Венгерской Народной Республики, и на пост Секретаря единогласно избран *г-н Стойчев Крстю* — представитель Народной Республики Болгарии.

Председатель *г-н Штекль* отмечает единогласное избрание новых руководителей Комиссии и от имени всех присутствующих делегаций поздравляет нового Председателя *г-на Петровича*, нового Вице-председателя *г-на Пуя* и нового Секретаря *г-на Стойчева*.

Г-н Петрович (Югославия) благодарит присутствующие делегации за доверие, оказанное Югославии избранием его на должность Председателя Комиссии, и заверяет Комиссию в том, что он сделает все, чтобы оправдать это доверие.

Г-н Петрович говорит, что югославская делегация постоянно уделяла внимание задачам Комиссии, и от имени присутствующих выражает благодарность представителям стран, которые ранее занимали посты Председателя, Вице-председателя и Секретаря Комиссии.

Далее г-н Петрович говорит, что до настоящего момента в Комиссии были разрешены наиболее срочные вопросы и что в будущем при разрешении задач следует находить наилучшие решения, учитывая их значение на более длительный период. Опыт настоящей сессии показывает, что поиски наиболее мудрого решения сложных вопросов, которые представляют интерес для судоходства, как например, судовые документы, ограждение судоходного пути, габариты фарватера и другие, дадут и в будущем положительные результаты.

В заключение г-н Петрович выражает благодарность Венгерскому Правительству и венгерскому народу за прием, оказанный Дунайской Комиссии.

Г-н Пуя (Венгрия) благодарит за высокое доверие, оказанное ему как представителю Венгрии избранием на пост Вице-председателя Комиссии и заверяет сессию в том, что оправдает оказанное ему доверие и будет способствовать дальнейшим успехам Комиссии. Г-н Пуя благодарит Председателя Дунайской Комиссии г-на Штекль, который умело руководил деятельностью Комиссии на протяжении последних трех лет, в тесном сотрудничестве с Вице-председателем, представителем Советского Союза, и Секретарем, представителем Румынии.

Г-н Стойчев (Болгария) благодарит за высокую честь и доверие, оказанные его стране и лично ему выбором на ответственный пост Секретаря Комиссии, и заверяет Комиссию в том, что постарается сделать все для успешной работы Комиссии в дальнейшем.

Председатель г-н Штекль высказывает признательность и благодарность делегациям и всем тем, кто своей поддержкой в течение этих лет оказывал помощь при выполнении ответственных функций Председателя Комиссии, и в соответствии с существующей традицией продолжает ведение заседания.

Рассматривается пункт 14 повестки дня — Утверждение Директора, помощников Директора, заведующих отделами и главного бухгалтера аппарата Комиссии.

В соответствии со статьей 39 Правил процедуры Дунайской Комиссии сессия освобождает от занимаемых должностей :

Директора аппарата г-на *Халачева Кирила Димитрова*, гражданина Народной Республики Болгарии,
помощника Директора по Секретариату г-на *Макеева Анатолия Адамовича*, гражданина Союза Советских Социалистических Республик,
помощника Директора по Рабочему аппарату г-на *Маловецки Эвжсена*, гражданина Чехословацкой Республики,
заведующего Отделом корреспонденции, изданий и архивов г-на *Сватека Франтишека*, гражданина Чехословацкой Республики,
заведующего Административно-хозяйственным отделом г-на *Хлатки Бела*, гражданина Венгерской Народной Республики,
главного бухгалтера г-на *Миклау Йосифа* гражданина Румынской Народной Республики,

заведующего Техническим отделом г-на *Здравковича Душана*, гражданина Федеративной Народной Республики Югославии, заведующего Навигационным отделом г-на *Ивлева Алексея Николаевича*, гражданина Союза Советских Социалистических Республик, заведующего Планово-статистическим отделом г-на *Петреску Александру*, гражданина Румынской Народной Республики.

Председатель г-н *Штекль* от своего имени и от имени делегаций выражает освобожденным сотрудникам Комиссии благодарность и признательность за положительную и плодотворную работу, которую они выполнили за истекший период.

Г-н Штекль объявляет, что в соответствии с предварительной договоренностью между представителями, предстоит назначить новых сотрудников на должности :

Директора аппарата — гражданина Румынской Народной Республики,
помощника Директора по Секретариату — гражданина Венгерской Народной Республики,
помощника Директора по Рабочему аппарату — гражданина Федеративной Народной Республики Югославии,
заведующего Отделом корреспонденции, изданий и архивов — гражданина Союза Советских Социалистических Республик,
заведующего Административно-хозяйственным отделом — гражданина Чехословацкой Республики,
главного бухгалтера — гражданина Австрийской Республики,
заведующего Техническим отделом — гражданина Чехословацкой Республики,
заведующего Навигационным отделом — гражданина Народной Республики Болгарии,
заведующего Гидрометеорологическим отделом — гражданина Народной Республики Болгарии ;
заведующего Планово-статистическим отделом — гражданина Союза Советских Социалистических Республик.

Г-н *Погаचेану* (Румыния) предлагает на должность Директора аппарата Дунайской Комиссии г-на *Русу Мартина*, 45 лет, доктора-юриста, работавшего на ответственных руководящих должностях в Госплане и в Министерстве иностранных дел Румынской Народной Республики.

Г-н Русу был заместителем Секретаря Дунайской Комиссии с 1950 по 1954 год, хорошо знаком с работой и с проблемами Комиссии. После этого г-н Русу был помощником директора Дирекции международных организаций Министерства иностранных дел. Г-н Русу владеет обоими официальными языками Комиссии, а также немецким языком.

Учитывая знания и опыт г-на Русу, румынская делегация считает, что г-н Русу имеет необходимую квалификацию для назначения на должность Директора аппарата.

Г-н *Пуя* (Венгрия) предлагает назначить на должность помощника Директора аппарата Комиссии по Секретариату дипломированного инженера г-на *Фекете Дьёрдь*. Г-н Фекете родился в 1919 году, получил инженерный диплом Будапештского Политехнического института в 1943 году и с 1945 года работал в судоходном главке Министерства путей

сообщения и связи Венгрии, где руководил строительством портов, судоремонтных мастерских и пристаней. В настоящее время г-н Фекете является начальником группы по развитию судоходства и международным вопросам при судоходном главке Министерства путей сообщения и связи.

Г-н Фекете владеет русским, французским, немецким, английским и сербско-хорватским языками, является автором многочисленных технических и транспортно-экономических работ в области внутреннего и морского судоходства, а также научных трудов, очерков, отдельных глав нескольких книг и около 25 статей на специальные темы.

Г-н Фекете преподает гидротехнику на курсах по подготовке помощников капитанов, является членом специальной навигационной комиссии Венгерской Академии наук, на протяжении двух лет замещает пост Вице-президента судостроительного отдела научного общества машиностроения, один из основоположников научного транспортного общества и одновременно входит в состав руководства этого общества.

На основе изложенного венгерская делегация считает, что г-н Фекете может занять должность помощника Директора аппарата Комиссии по Секретариату.

Г-н *Петрович* (Югославия) предлагает на должность помощника Директора по Рабочему аппарату г-на *Ибрович Душана*, который является юристом-адвокатом и после войны работал сотрудником Государственного Секретариата иностранных дел. В настоящее время г-н Ибрович является генеральным консулом Югославии в Гамбурге. Г-н Ибрович несколько раз был членом делегации Югославии на сессиях Дунайской Комиссии и в течение трех лет был представителем Югославии в Речной Администрации Железных Ворот.

Г-н *Жарков* (Советский Союз) рекомендует на должность заведующего Отделом корреспонденции, изданий и архивов гражданина СССР г-на *Макеева Анатолия Адамовича*, 1922 года рождения. Г-н Макеев по специальности инженер-эксплуатационник, окончил Одесский институт инженеров морского флота, после чего продолжительное время работал в составе Дунайского пароходства и затем в аппарате Министерства морского флота, занимаясь вопросами судоходства на Дунае. С 1957 г. г-н Макеев работает в аппарате Дунайской Комиссии в должности помощника Директора аппарата по Секретариату, и присутствующие представители и члены делегаций знают г-на Макеева по его работе в аппарате Дунайской Комиссии. Учитывая большой опыт, накопленный в работе Комиссии, и хорошее знание условий Дуная, советская делегация считает, что он будет полезен на новой должности и рекомендует утвердить г-на Макеева заведующим Отделом корреспонденции, изданий и архивов.

Г-н *Зерван* (Чехословакия) от имени чехословацкой делегации просит утвердить на должность заведующего Административно-хозяйственным отделом Комиссии г-на *Бабич Яна*, занимающего в настоящее время должность заместителя директора по экономической части в Чехословацком Дунайском пароходстве. Г-н Бабич владеет русским языком.

Г-н *Водак* (Австрия) говорит, что он находится в несколько затруднительном положении, ввиду того, что только два дня назад он узнал о предоставлении Австрии в аппарате Комиссии должности главного

бухгалтера. В связи с этим г-н Водак просит предоставить время для подыскания подходящей кандидатуры на замещение должности главного бухгалтера и заверяет Председателя и сессию, что австрийская делегация сделает все, чтобы в кратчайший срок подобрать необходимую кандидатуру.

Г-н Водак просит, чтобы главный бухгалтер, который в настоящее время выполняет эти функции, продолжал бы выполнять их до приезда австрийского сотрудника.

Г-н *Зерван* (Чехословакия) просит от имени чехословацкой делегации утвердить на должность заведующего Техническим отделом г-на *Тарапчик Иозефа*, являющегося в настоящее время проектантом водных сооружений в Чехословацком Гидропроекте. Г-н Тарапчик является инженером-гидротехником и владеет русским языком.

Г-н *Стойчев* (Болгария) предлагает на должность заведующего Навигационным отделом Комиссии г-на *Кинова Николу Семенова*, гражданина Народной Республики Болгарии, который окончил навигационный отдел Высшего морского училища в г. Варна. На протяжении последних лет г-н Кинов работал в Управлении водного транспорта Болгарии в качестве начальника отдела эксплуатации флота и портов, а с 1959 года работает в аппарате Комиссии в качестве старшего инженера Навигационного отдела.

Г-н Кинов имеет хорошую теоретическую подготовку по специальности и достаточный опыт по организации работы флота, в том числе дунайского.

Болгарская делегация считает, что г-н Кинов успешно справится с задачами, которые будут поставлены перед Навигационным отделом.

Далее г-н Стойчев предлагает на должность заведующего Гидрометеорологическим отделом г-на *Николова Петра Димитрова*, окончившего в 1946 году навигационный отдел Высшего морского училища в г. Варна. С 1946 по 1951 г. г-н Николов работал в качестве помощника капитана на судне гидрографической службы в г. Русе, а с 1951 по 1953 год — капитаном на судне Болгарского речного пароходства. С 1953 г. г-н Николов работает в Управлении по поддержанию и изучению реки Дунай в г. Русе в качестве начальника гидрометеорологического сектора. Г-н Николов имеет хорошую теоретическую и практическую навигационную подготовку и достаточную теоретическую базу по метеорологическим и гидрологическим вопросам, хорошо знаком с вопросами гидрометеорологии, которые разрабатываются аппаратом Комиссии, и с другими вопросами подобного рода, касающимися реки Дунай.

Болгарская делегация считает, что г-н Николов в качестве заведующего Гидрометеорологическим отделом аппарата Комиссии успешно справится с задачами, которые будут поставлены перед этим отделом.

Г-н *Жарков* (Советский Союз) просит разрешения представить кандидатуру на должность заведующего Планово-статистическим отделом несколько позднее. В настоящее время советские компетентные организации подбирают высококвалифицированного специалиста с тем, чтобы он обеспечил работу этого отдела, и в ближайшее время такой специалист будет направлен в аппарат Комиссии. До этого времени г-н Жарков просит,

чтобы г-н Петреску, возглавляющий Планово-статистический отдел, если не будет возражений, продолжал руководство этим отделом.

Председатель представляет на утверждение сессии следующие кандидатуры и предложения :

на должность Директора аппарата — *Русу Мартина*, гражданина РНР,

на должность помощника Директора по Секретариату — *Фекете Дьёрдь*, гражданина ВНР,

на должность помощника Директора по Рабочему аппарату — *Ибро-чич Душана*, гражданина ФНРЮ,

на должность заведующего Отделом корреспонденции, изданий и архивов — *Макеева Анатолия Адамовича*, гражданина СССР,

на должность заведующего Административно-хозяйственным отделом — *Бабиц Яна*, гражданина ЧСР,

на должность заведующего Техническим отделом — *Тарапчик Иозефа*, гражданина ЧСР,

на должность заведующего Навигационным отделом — *Кинова Николу Семенова*, гражданина НРБ,

на должность заведующего Гидрометеорологическим отделом — *Николова Петра Димитрова*, гражданина НРБ,

должность заведующего Планово-статистическим отделом зарезервировать для гражданина Советского Союза,

должность главного бухгалтера зарезервировать для гражданина Австрийской Республики.

Предложения об освобождении от должностей Директора, помощников Директора и заведующих отделами и назначении на эти должности новых сотрудников принимаются единогласно.

Постановление док. ДК/СЕС 18/35 (приложение I).

Г-н Русу от своего имени и от имени только что назначенных коллег благодарит за высокую честь и доверие, оказанные назначением их на руководящие должности в аппарате Комиссии. Он говорит, что назначенные сотрудники будут строго соблюдать положение Конвенции о режиме судоходства на Дунае и все постановления Дунайской Комиссии и приложат все усилия для добросовестного выполнения своих обязанностей.

Г-н Халачев благодарит председателя г-на Штекля и всех делегатов за теплые слова и высокую оценку, высказанные в адрес аппарата Комиссии, его Директора и помощников, возглавлявших этот аппарат. *Г-н Халачев* считает что аппарат не смог бы достигнуть тех успехов, которые так высоко оценены, без чуткого компетентного руководства со стороны Председателя и Секретаря Комиссии и благодарит их от своего имени, от имени своих помощников и всего штатного и внештатного персонала Комиссии.

Г-н Халачев выражает большую благодарность всем делегациям, компетентным организациям и экспертам придунайских стран, а также тем организациям, которые в той или иной форме принимали участие в работе Комиссии. *Г-н Халачев* благодарит также сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата, которые в течение всего времени работали

со знанием дела и усердием, выполняя свои обязанности на совесть, и своим товарищеским внимательным отношением друг к другу способствовали созданию здорового, сплоченного коллектива, без которого был бы немислим успех в работе.

Далее г-н Халачев говорит, что в работе аппарата, наряду с успехами, были и неудачи, но сотрудники аппарата по силе своих возможностей стремились сделать все, чтобы поддержать авторитет Дунайской Комиссии, так как они смотрели на Комиссию как на свое родное дело, где по доброй воле и на основе взаимопонимания между нашими государствами они работали весь этот период.

Г-н Халачев желает Дунайской Комиссии, всем представителям и членам делегаций самых больших успехов в дальнейшей работе на благо развития судоходства на Дунае, дружбы, взаимопонимания и мира между всеми придунайскими странами.

В заключение г-н Халачев говорит, что он, как и его коллеги, которые покидают аппарат Комиссии и уезжают в свои страны, оставляют самые хорошие чувства к Дунайской Комиссии и будут стараться всеми своими возможностями вне Комиссии способствовать её успехам и поддержанию высокого авторитета дорогой для них Дунайской Комиссии.

Обсуждается пункт 15 повестки дня — Ориентировочная повестка дня и дата созыва XIX сессии Дунайской Комиссии — док. ДК/СЕС 18/32 (в архивах Комиссии).

Зачитывается проект ориентировочной повестки дня, который рассматривается вначале в целом, а затем по пунктам.

Г-н Пуя (Венгрия) просит дополнить ориентировочную повестку дня XIX сессии новым пунктом, касающимся сбора документации относительно расследования аварийных случаев. Указанное предложение было сделано на предыдущем пленарном заседании и роздано накануне всем делегациям в письменном виде. — док. ДК/СЕС 18/33 (приложение III).

Предложение принимается.

Пункты 1 и 2 проекта ориентировочной повестки дня принимаются.

По пункту 3 г-н Петрович (Югославия) предлагает следующую формулировку: „Информация о возможности составления плана основных работ на 5-летний период...” и далее по тексту. Свое предложение г-н Петрович аргументирует тем, что за один год довольно трудно составить проект плана основных работ на 5-летний период, так как не имеется достаточной документации, а для составления плана на 5 лет необходимо проделать большую предварительную работу. Кроме того, как это показала настоящая сессия, для правильного решения вопросов необходимо заблаговременное их изучение, как например, необходимо закончить изучение габаритов фарватера, прежде чем приступить к составлению плана.

Председатель обращает внимание на то, что в принятом плане работы, в пункте 1 записано о составлении проекта плана на 5 лет и рассмотрении его на XIX сессии Дунайской Комиссии.

Г-н Петрович еще раз отмечает трудности, с которыми может столкнуться Комиссия при подготовке такой большой и объёмистой работы, как составление плана основных работ.

Г-н Жарков (Советский Союз) говорит по существу замечания Председателя о плане работы Комиссии и выступлений г-на Петровича и предлагает следующую редакцию пункта 3 ориентировочной повестки дня: „Информация о подготовке проекта плана основных работ на Дунае на 5 лет”.

Пункт 3 ориентировочной повестки дня принимается в формулировке, предложенной г-ном Жарковым.

Пункты 4 и 5 принимаются.

В пункт 6, в соответствии с предложением г-на Водак (Австрия), вносится изменение: вместо слова „Информация” записывается „доклад о работе совещания...” и далее по тексту.

Пункты 7, 8 принимаются.

Пункт 9 принимается с поправкой, слово „информация” заменяется словом „доклад”.

В соответствии с предложением венгерской делегации принимается новый пункт 10 в следующей формулировке: „Информация о собранных сведениях и о правилах, касающихся порядка расследования аварий, действующих в придунайских странах”.

При этом бывший пункт 10 проекта становится пунктом 11 с дальнейшим изменением нумерации пунктов.

Пункты 11 и 12 принимаются.

В пункт 13 по предложению г-на Циглер (венгерская делегация) вносится следующая редакционная поправка: „Информация аппарата Комиссии о содержании судоходного фарватера...” и далее по тексту.

Пункты 14, 15, 16 и 17 принимаются.

Принимается решение созвать XIX сессию Дунайской Комиссии 18 января 1961 года, в среду. В соответствии с Правилами процедуры, за два дня до открытия сессии созывается рабочая группа по финансовым вопросам.

Ориентировочная повестка дня XIX сессии принимается единогласно — док. ДК/СЕС 18/32-I (приложение I).

По пункту 16 повестки дня — „Разное” предложений не имеется.

Г-н Штекль констатирует, что повестка дня XVIII сессии Дунайской Комиссии исчерпана, и в качестве председательствующего отмечает некоторые результаты проделанной работы.

Повестка дня XVIII сессии, как это имело место на протяжении последних нескольких лет, была насыщена проблемами технического и навигационного характера. Кроме того, настоящая сессия уделила большое внимание организационным и административным вопросам. В результате присоединения к Конвенции 1948 года Австрийской Республики и вступления её в члены Дунайской Комиссии сессия считала правильным внести некоторые изменения в организацию аппарата Комиссии путем изменения штатного расписания и Положения об организации аппарата,

а также предусмотрела возможность обсудить в течение года некоторые аспекты Правил процедуры и другие документы Комиссии. В соответствии с положением Правил процедуры, оформлена замена сотрудников на руководящих должностях в аппарате, перераспределенных между странами — членами Комиссии.

Можно с уверенностью сказать, что аппарат Комиссии в новом составе справится с возложенными на него задачами.

Г-н Штекль отмечает принятие важных документов по техническим и навигационным проблемам, и в первую очередь Рекомендаций по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае, положения которых будут учитываться органами придунайских стран при строительстве в будущем гидротехнических и других сооружений, обеспечивая необходимые условия для судоходства, с учетом перспективы его развития. Согласовано изменение Единой системы навигационной путевой обстановки, которая является важным шагом в деле унификации навигационной путевой обстановки на внутренних водных путях, имеющих значение в европейском масштабе. Для развития судоходства являются также важными и другие принятые на настоящей сессии решения и постановления.

Г-н Штекль с удовлетворением констатирует единогласное принятие постановлений по обсуждаемым вопросам, что свидетельствует о здоровой, хорошей атмосфере, существующей в Комиссии.

В заключение г-н Штекль благодарит всех представителей, членов делегаций и экспертов, сотрудников, освобожденных от работы в аппарате Комиссии, и всех остальных сотрудников аппарата за содействие, которое они проявляли при проведении XVIII сессии, желает всем успехов в дальнейшей работе и объявляет XVIII сессию Дунайской Комиссии закрытой.

Заседание закрывается в 12 часов 30 минут.

*Председатель
Дунайской Комиссии*
К. ШТЕКЛЬ

*Секретарь
Дунайской Комиссии*
В. ПОГАЧЕАНУ

ПРИЛОЖЕНИЕ

I

ПОВЕСТКА ДНЯ

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

(принята на первом заседании 21 января 1960 года)

1. Десятилетие Дунайской Комиссии (доклад Председателя).
2. Отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1959 год.
3. Отчет Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год.
4. Проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.
5. Проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.
6. Проект схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай и информация аппарата Комиссии в соответствии с этой схемой.
7. Проект унифицированного судового удостоверения для судов, плавающих по Дунаю.
8. Размещение гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай и программа наблюдений на них (информация аппарата Комиссии).
9. Об охране вод Дуная от загрязнения (информация аппарата Комиссии о мерах, принимаемых придунайскими государствами).
10. Организационные вопросы :
 - a) Новое штатное расписание Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии ;
 - b) Должностные оклады сотрудников аппарата Дунайской Комиссии ;
 - c) Изменения и дополнения к Положению об организации и Регламенту деятельности отделов Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии ;
 - d) Изменения Регламента о правах и обязанностях сотрудников аппарата Дунайской Комиссии.

11. План работы Дунайской Комиссии на 1960 год.
12. Бюджет Дунайской Комиссии на 1960 год.
13. Перевыборы Председателя, Вице-председателя и Секретаря Комиссии.
14. Утверждение Директора, помощников Директора, заведующих отделами и главного бухгалтера аппарата Комиссии.
15. Ориентировочная повестка дня и дата созыва XIX сессии Дунайской Комиссии.
16. Разное.

(Принято на пленарном заседании 21 января 1960 года)

Рассмотрев и обсудив финансовый отчет об исполнении бюджета Дунайской Комиссии за 1959 год, финансовые аспекты проекта измененного Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата, а также доклад рабочей группы, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить финансовый отчет об исполнении бюджета и баланс Дунайской Комиссии по состоянию на 1 января 1960 г.

актив — 1.385.570,37 фт.

пассив — 1.385.570,37 фт.

согласно приложению № 1 к документу ДК/СЕС 18/13.

2. Остаток средств по бюджету на 1959 год в сумме 272.507,31 фт. за вычетом 154.485 фт. для оплаты типографских и издательских расходов, т. е. в сумме 118.022,31 фт, зачислить в счет бюджета на 1960 год.

3. Отложить рассмотрение финансовых аспектов проекта измененного Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии до следующей сессии Дунайской Комиссии.

4. Утвердить доклад рабочей группы по финансовым вопросам.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ИНФОРМАЦИИ АППАРАТА КОМИССИИ О СОБРАННЫХ ОТ ПРИДУНАЙСКИХ СТРАН МАТЕРИАЛАХ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ РАЗМЕЩЕНИЕ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ СТАНЦИЙ И ПОСТОВ В БАСЕЙНЕ РЕКИ ДУНАЙ И ПРОГРАММУ НАБЛЮДЕНИЙ НА НИХ

(Принято на пленарном заседании 25 января 1960 г.)

Заслушав и обсудив информацию аппарата Комиссии о собранных от придунайских стран материалах, характеризующих размещение гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай и программу наблюдений на них, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информацию аппарата Дунайской Комиссии.
2. Предусмотреть в плане работы Дунайской Комиссии на 1960 год созыв совещания экспертов придунайских стран, на котором разработать предложения о необходимом расширении сети гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай и разработке для всей сети унифицированной подробной программы наблюдений.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО ОТЧЕТУ ДИРЕКТОРА АППАРАТА О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА РАБОТЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ ЗА 1959 ГОД

(Принято на пленарном заседании 25 января 1960 г.)

Обсудив отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1959 год, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1959 год и одобрить деятельность аппарата Комиссии в 1959 году.

2. Утвердить доклад рабочей группы по отчету Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1959 год и рекомендовать аппарату Комиссии учесть в своей работе замечания и предложения, отмеченные в этом докладе.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
ПО РАССМОТРЕНИЮ ПРОЕКТА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ ГАБАРИТОВ ФАРВА-
ТЕРА, ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ И ДРУГИХ СООРУЖЕНИЙ НА РЕКЕ ДУНАЙ
(Принято на пленарном заседании 25 января 1960 г.)

Заслушав и обсудив доклад рабочей группы по техническим вопро-сам, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять § 1, п. „a” — минимальная глубина на втором этапе, § V — полезная высота судоходных пролётов мостов, § VI, п. „b” — в части габаритов шлюзов для участка реки Генью — Будапешт.

2. Утвердить в целом проект Рекомендаций по установлению габа-ритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на реке Дунай.

3. Рекомендовать странам — членам Дунайской Комиссии и специаль-ным речным Администрациям при разработке своих планов работ по улучшению судоходства, проектов строительства гидротехнических и других сооружений на Дунае руководствоваться принятыми Рекомен-дациями.

4. Поручить аппарату Комиссии собрать данные для проработки вопросов, связанных с подготовкой проекта Рекомендаций в части уста-новления габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае выше Девина и габаритов судоходных пролётов мостов ниже Браилы.

5. Принять к сведению заявление югославской делегации, что со своей стороны она предлагает принять минимальную полезную высоту судоходных пролётов мостов в 9 м, а высоту в 9,5 м считает подлежащей дальнейшему изучению.

Остальные делегации в этой связи подтвердили, что они принимают полезную высоту судоходных пролётов мостов для участка Девин — Браила не менее 9,5 м.

6. Утвердить доклад рабочей группы по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО РАССМОТРЕНИЮ ПРОЕКТА СХЕМЫ (МАКЕТА) ПО СБОРУ ДАННЫХ О СОДЕРЖАНИИ ФАРВАТЕРА РЕКИ ДУНАЙ

(Принято на пленарном заседании 25 января 1960 года)

Заслушав и обсудив доклад рабочей группы по техническим вопросам, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить проект Схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай.

2. 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.

3. Рекомендовать придунайским странам и специальным речным Администрациям направлять свои данные, которые должны покрывать годичный период (с 1 апреля по 1 апреля) согласно Схеме (макету) ежегодно до 1 августа.

4. Утвердить доклад рабочей группы по рассмотрению проекта Схемы (макета) по сбору данных о содержании фарватера реки Дунай.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
ПО ИНФОРМАЦИИ АППАРАТА КОМИССИИ О ПОЛОЖЕНИИ В ПРИДУНАЙСКИХ СТРАНАХ
В ЧАСТИ ОХРАНЫ ВОД ДУНАЯ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

(Принято на пленарном заседании 27 января 1960 г.)

Обсудив информацию аппарата Комиссии о положении в придунайских странах в части охраны вод Дуная от загрязнения, XVIII сессия Дунайской Комиссии отмечает, что в придунайских странах проводятся мероприятия, направленные на охрану вод Дуная от загрязнения.

Загрязнение вод Дуная от судоходства составляет относительно небольшую часть и имеет место главным образом в районах нефтеналивных портов и причалов.

XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять информацию аппарата Комиссии к сведению.
2. Рекомендовать придунайским странам проводить дальнейшее изучение и принятие необходимых эффективных мер по борьбе с загрязнением вод Дуная, причиненным судоходством.
3. Поручить аппарату Комиссии рассмотреть рекомендации, содержащиеся в Резолюции Подкомитета по внутреннему водному транспорту, касающейся мер по борьбе с загрязнением вод отбросами нефтепродуктов с судов внутреннего плавания, и представить XIX сессии Дунайской Комиссии предложения по этому вопросу.

ПЛАН РАБОТЫ

ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1960 ГОД

(Утвержден на пленарном заседании 29 января 1960 г.)

1. Закончить сбор предложений и проектов от придунайских стран и специальных речных Администраций для составления плана основных работ на Дунае на пять лет (1961—1965. г. г.), составить проект этого плана и рассмотреть его на XIX сессии Комиссии. При составлении проекта плана руководствоваться Рекомендациями по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае.

2. Продолжить изучение режима перекатов р. Дунай и в частности:

а) собрать, изучить и систематизировать данные, касающиеся перекатного режима р. Дунай за период 1958—1959 г. г.;

б) закончить разработку унифицированной сводной таблицы данных, ежегодно направляемых в аппарат придунайскими странами, с указанием методов, применяемых для получения этих данных, а также проекта паспортов перекатов, и представить их на рассмотрение XIX сессии.

3. Организовать в сентябре м-це по согласованию с компетентными органами придунайских стран ознакомительную поездку по Дунаю на участке Мохач—Сулина, согласно Постановлению XVII сессии Дунайской Комиссии (ДК/СЕС 17/32, п. 3).

4. Составить и издать на ротаторе описание фарватера, навигационных опасностей и знаков ограждения участка реки Дунай от 1433 км до Турну-Северина по левому берегу и Костола по правому.

5. Подготовить проект изменений к Основным положениям, рекомендуемым при унификации таможенного надзора на Дунае.

6. Составить и издать типографским способом Лоцию реки Дунай — навигационное описание от порта Регенсбург (2379 км) до порта Девин (1880 км).

7. Издать Гидрологический ежегодник реки Дунай за 1958 год и подготовить к изданию Гидрологический ежегодник за 1959 год.

8. Продолжать составление и рассылку придунайским странам ежемесячных гидрологических бюллетеней и месячных прогнозов уровней

воды на Дунае (последних по телеграфу). Изучить вопрос о возможности составления или получения и рассылки по телеграфу прогнозов уровней воды на 10-дневный период.

9. Провести с 17 по 20 мая совещание экспертов придунайских стран для разработки предложений о необходимом расширении сети гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай и разработке для всей сети унифицированной подробной программы наблюдений.

10. Составить и издать типографским способом полное описание видов и значений сигналов, употребляемых на сигнальных (семафорных) станциях, регламентирующих плавание судов на реке Дунай от порта Регенсбург (2379 км) до порта Сулина (0 км).

11. Собрать сведения о судах, выделенных придунайскими государствами для несения службы речного надзора на Дунае.

Составить по этому вопросу информацию и представить ее на рассмотрение XIX сессии Дунайской Комиссии.

12. Переиздать, с учетом происшедших на местности изменений, лоцманские карты реки Дунай от порта Девин (1880 км) до порта Мохач (1448 км).

13. Продолжать изучение типов судов и методов их вождения при плавании на Дунае и водохранилищах.

14. Подготовить и издать на ротаторе Бюллетень по грузообороту на Дунае за 1959 год и изучить вопрос о сборе данных по основным видам грузов для дальнейшего включения их в указанный бюллетень.

15. Продолжать сбор и изучение данных, касающихся объема перспективного грузооборота на Дунае, с учетом возможного соединения Дуная с другими бассейнами, и представить на одной из очередных сессий Дунайской Комиссии доклад по этому вопросу.

16. Сбирать материалы, отражающие экономику дунайского судоходства, и на их основе приступить к составлению доклада о технико-экономических факторах, определяющих существующее положение и перспективы развития судоходства на Дунае.

17. Закончить подготовку и издать типографским способом первую часть Сборника законоположений, действующих в области судоходства на Дунае, отражающую правила плавания, и продолжать сбор материала и подготовку к изданию остальных частей сборника.

18. Согласно утвержденной схеме (макету), собирать, начиная с 1959 года, данные о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными Администрациями и подготовить по этому вопросу информацию для XIX сессии Комиссии.

19. I. Провести с 6 по 14 мая совещание экспертов придунайских стран по юридическим и финансовым вопросам, включив ориентировочно в его повестку дня следующие пункты:

а) проект измененного Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии и обсуждение, в слу-

II. Провести с 7 по 17 сентября совещание экспертов придунайских стран и специальных речных Администраций по техническим, таможенным и навигационным вопросам, включив ориентировочно в повестку дня следующие пункты:

a) проект плана основных работ на Дунае на пять лет (1961—1965 г. г.);

b) проект изменений Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае;

c) проект унифицированных судовых удостоверений для судов, плавающих по Дунаю;

d) редакция текста, рассмотрение характеристики огней и применения отражающих веществ на знаках ограждения Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

20. Издать типографским способом протоколы XVIII сессии Дунайской Комиссии.

21. Продолжать составление и систематизацию аннотаций материалов, публикуемых по вопросам, представляющим интерес для дунайского судоходства и деятельности Дунайской Комиссии, и ежеквартально рассылать их список придунайским странам и специальным речным Администрациям.

22. В течение 1960 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) Рабочей группы по статистическим вопросам ЕЭК ООН;

e) Группы экспертов при ЕЭК ООН по унификации полицейских правил и сигнализации на внутренних водных путях;

f) Группы экспертов при ЕЭК ООН по изучению вопросов, связанных с созданием единой сети европейских внутренних водных путей международного значения;

g) Комиссий при Совете Экономической Взаимопомощи по вопросам гидростроительства на Дунае и по вопросам плавания по Дунаю ;

h) Международного Института по унификации частного права в Риме по вопросам унификации некоторых частей речного права ;

i) Других международных организаций, а также в совещаниях, проводимых придунайскими странами по вопросам, касающимся судоходства на Дунае.

23. Поручить аппарату включить в план работы Дунайской Комиссии на 1960 год выполнение других работ, вытекающих из докладов рабочих групп и постановлений XVIII сессии.

24. Подготовить план работы и проект бюджета Комиссии на 1961 год.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ ПО ОРГАНИЗАЦИОННЫМ ВОПРОСАМ

(Принято на пленарном заседании 30 января 1960 г.)

Заслушав и обсудив доклад рабочей группы по организационным вопросам, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить новое штатное расписание Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии, док. ДК/СЕС 18/3.

2. Утвердить Положение о Секретариате и Рабочем аппарате Дунайской Комиссии и об их деятельности с отмеченными в докладе рабочей группы изменениями и дополнениями.

Считать утратившим силу Положение об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии, принятое на IX сессии 14 декабря 1953 года, и Регламент деятельности отделов Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии, принятый на X сессии 15 июня 1954 года.

3. Передать на рассмотрение группы экспертов по юридическим и финансовым вопросам проект Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии. Поручить этой группе экспертов подготовить окончательный текст проекта Регламента для рассмотрения на XIX сессии Дунайской Комиссии.

Просить страны — члены Комиссии выслать свои замечания и предложения по проекту Регламента, подготовленному Секретариатом, до 31 марта 1960 года.

4. Утвердить доклад рабочей группы по организационным вопросам.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
ПО ПРОЕКТУ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ИЗМЕНЕНИЮ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ НАВИГАЦИОННОЙ
ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ НА ДУНАЕ

(Принято на пленарном заседании 29 января 1960 года)

Обсудив проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять изменения Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае с учетом всех замечаний и дополнений, принятых рабочей группой. Характеристики огней этой системы, отредактированные тексты общих частей и предложения о применении на знаках ограждения отражающих веществ, а также откорректированный текст рекомендаций в целом, после обсуждения на совещании группы экспертов представить на рассмотрение XIX сессии Дунайской Комиссии.

2. Рекомендовать придунайским странам и специальным речным Администрациям осуществить изменение навигационной путевой обстановки на Дунае в течение двух этапов со следующими сроками завершения:

- a) I этап — до 1 апреля 1965 года.
- b) II этап — до 1 апреля 1968 года.

3. Предусмотреть совещание экспертов придунайских стран по навигационным вопросам в 1960 году.

4. Утвердить доклад рабочей группы по рассмотрению проекта предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПО РАССМОТРЕНИЮ ПРОЕКТОВ УНИФИЦИРОВАННЫХ СУДОВЫХ УДОСТОВЕРЕНИЙ ДЛЯ СУДОВ, ПЛАВАЮЩИХ ПО ДУНАЮ

(Принято на пленарном заседании 30 января 1960 г.)

Рассмотрев проекты унифицированных судовых удостоверений для судов, плавающих по Дунаю, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТА-НОВЛЯЕТ:

1. Отложить утверждение проектов унифицированных судовых удостоверений для судов, плавающих по Дунаю, на XIX сессию Дунайской Комиссии.

2. Поручить аппарату Дунайской Комиссии переработать проекты унифицированных судовых удостоверений с учетом поступивших к ним изменений и дополнений.

3. Предусмотреть в плане работы Дунайской Комиссии на 1960 год созыв совещания экспертов придунайских стран по рассмотрению проектов унифицированных судовых удостоверений.

4. Рекомендовать придунайским странам выслать в аппарат Комиссии до 1 мая 1960 года свои замечания, поправки и предложения к проектам судовых удостоверений.

5. Принять доклад рабочей группы по рассмотрению проектов унифицированных судовых удостоверений для судов, плавающих по Дунаю.

ОРИЕНТИРОВОЧНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ ДЕВЯТНАЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ (Принята на пленарном заседании 30 января 1960 г.)

I. Включить в ориентировочную повестку дня XIX сессии следующие вопросы:

1. Отчет Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1960 год.
2. Отчет Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1960 год.
3. Информация о подготовке проекта плана основных работ на Дунае на пять лет (1961—1965 г. г.).
4. Проект паспортов перекатов на р. Дунай.
5. Проект изменений Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае.
6. Доклад о результатах совещания экспертов по гидрометеорологическим вопросам.
7. Информация о судах речного надзора на Дунае.
8. Проекты унифицированных судовых удостоверений.
9. Доклад о результатах совещания группы экспертов по юридическим и финансовым вопросам.
10. Информация о собранных сведениях о правилах, касающихся порядка расследования аварий, действующих в придунайских странах.
11. Проект измененного Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии.
12. Проект предложений по борьбе с загрязнением вод Дуная отбросами нефтепродуктов с судов.
13. Информация аппарата Комиссии о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными Администрациями.
14. Рассмотрение текста характеристики огней и рекомендаций о применении отражающих веществ на знаках ограждения Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.
15. План работы Дунайской Комиссии на 1961 год.
16. Проект бюджета Дунайской Комиссии на 1961 год.
17. Разное.

II. Созвать очередную XIX сессию Дунайской Комиссии в г. Будапешт 18 января 1961 года.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ПО ПРОЕКТУ БЮДЖЕТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1960 ГОД

(Принято на пленарном заседании 30 января 1960 г.)

Заслушав и обсудив представленный проект бюджета Комиссии на 1960 год, а также доклад рабочей группы, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить бюджет Дунайской Комиссии на 1960 г. по доходам в сумме 4.445 тыс. форинтов и по расходам — 4.445 тыс. форинтов, согласно документу ДК/СЕС 18/2—1.

2. В соответствии со статьей 10 Конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае установить взнос на покрытие расходов в 1960 году в сумме 614 тыс. форинтов от каждого государства — члена Дунайской Комиссии.

3. Выплачивать с 1 февраля 1960 года сотрудникам аппарата Дунайской Комиссии округленные в форинтах оклады, согласно приложению № 1 к Бюджету Дунайской Комиссии на 1960 год, док. ДК/СЕС 18/2—1.

4. Переходящий остаток по балансу на 1 января 1960 года в сумме 118 тыс. форинтов и предполагаемые прочие поступления в сумме 29 тыс. форинтов зачислить в бюджет Дунайской Комиссии на 1960 год.

5. Утвердить доклад рабочей группы по бюджету Дунайской Комиссии на 1960 год.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ОБ ОСВОБОЖДЕНИИ ОТ ДОЛЖНОСТИ В АППАРАТЕ КОМИССИИ ДИРЕКТОРА, ЕГО ПОМОЩНИКОВ И ЗАВЕДУЮЩИХ ОТДЕЛАМИ И О НАЗНАЧЕНИИ НА ЭТИ ДОЛЖНОСТИ НОВЫХ СОТРУДНИКОВ

(Принято на пленарном заседании 30 января 1960 г.)

В соответствии со ст. 39 Правил процедуры восемнадцатая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

I. Освободить от должности:

1. Директора аппарата *Халачева Кирила Димитрова*, гражданина Народной Республики Болгарии;
2. Помощника директора по Секретариату *Макеева Анатолия Адамовича*, гражданина Союза Советских Социалистических Республик;
3. Помощника директора по Рабочему аппарату *Малэвэцки Эвжсена*, гражданина Чехословацкой Республики;
4. Заведующего Отделом корреспонденции, изданий и архивов *Сва-тека Франтишека*, гражданина Чехословацкой Республики;
5. Заведующего Административно-хозяйственным отделом *Хлатки Бела*, гражданина Венгерской Народной Республики;
6. Заведующего Техническим отделом *Здравковича Душана*, гражданина Федеративной Народной Республики Югославии;
7. Заведующего Навигационным отделом *Ивлева Алексея Николаевича*, гражданина Союза Советских Социалистических Республик;
8. Заведующего Планово-статистическим отделом *Петреску Алек-сандру*, гражданина Румынской Народной Республики.

II. Назначить на должность:

1. Директора аппарата *Русу Мартина*, гражданина Румынской Народной Республики;
2. Помощника директора по Секретариату *Фекете Дьёрдь*, гражданина Венгерской Народной Республики;
3. Помощника директора по Рабочему аппарату *Ибрович Душана*, гражданина Федеративной Народной Республики Югославии;

4. Заведующего Отделом корреспонденции, изданий и архивов *Маке-
ева Анатолия Адамовича*, гражданина Союза Советских Социалисти-
ческих Республик ;

5. Заведующего Административно-хозяйственным отделом *Бабич Яна*,
гражданина Чехословацкой Республики ;

6. Заведующего Техническим отделом *Тарапчик Йозефа*, гражданина
Чехословацкой Республики ;

7. Заведующего Навигационным отделом *Кинова Николу Семенова*,
гражданина Народной Республики Болгарии ;

8. Заведующего Гидрометеорологическим отделом *Николова Петра
Димитрова*, гражданина Народной Республики Болгарии.

ПРИЛОЖЕНИЕ

II

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 18 и 19 января 1960 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации	— г-н Пейншип
Болгарской делегации	— г-н Дойнов г-н Кожухаров г-н Трифонов
Венгерской делегации	— г-н Немети г-н Кочиш
Румынской делегации	— г-н Саву г-н Нае г-н Янкович
Советской делегации	— г-н Жарков г-н Капикраян г-н Кейлин г-н Лабутов
Чехословацкой делегации	— г-н Штекль г-н Зерван г-н Хлава
Югославской делегации	— г-н Петрович г-н Паунович

В заседаниях рабочей группы также принимали участие сотрудники аппарата Комиссии г-да Халачев, Маловецки, Макеев, Миклэу и Рибнер.

Заседание рабочей группы по финансовым вопросам открыл Председатель Дунайской Комиссии г-н Штекль.

Председателем рабочей группы был избран г-н Немети — член делегации Венгерской Народной Республики.

Рабочая группа рассмотрела финансовый отчет об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год (ДК/СЕС 18/13) обсудив его по всем статьям приходной и расходной частей.

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

Указанная группа экспертов в составе г-д Немети, Зерван, Хлава, Нае и Лабутова проверила документы, отражающие произведенные операции по приходной части бюджета „Прочие доходы” (Поступления от проданных материалов, изданных Комиссией) и по расходной части бюджета ст. 3/d — „Наем и содержание помещений”.

Была осуществлена выборочная проверка по первичным документам и картотекам.

Группа экспертов установила, что эта документация полностью отражает расходование средств в истекшем году и обеспечивает контроль расходования средств Комиссии.

Группа экспертов отмечает, что предложения, сделанные на XVII сессии при рассмотрении финансовых вопросов, были учтены аппаратом Комиссии и осуществлены, что улучшило работу бухгалтерии.

Рассмотрев финансовый отчет об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год, рабочая группа констатирует, что перерасхода по статьям бюджета не было и что расходы были произведены в соответствии с их целевыми назначениями.

Рабочая группа отмечает, что со стороны аппарата проявлялось бережное отношение к расходованию средств Комиссии и что остаток в сумме 272.507 фт неиспользованных средств на 1 января 1960 года образовался вследствие рационального расходования средств аппаратом Комиссии, а также в связи с неполучением счетов за издание материалов Дунайской Комиссии.

Учитывая, что неполученные за издательские работы счета составляют 154.485 фт., рабочая группа рекомендует оплатить их из переходящего остатка на 1960 год.

Рабочая группа, принимая во внимание возрастающий интерес к изданиям Комиссии, рекомендует аппарату принять соответствующие меры для более широкой реализации материалов, издаваемых Комиссией.

Далее рабочая группа рассмотрела вопрос о финансовых аспектах проекта измененного Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии. В ходе дискуссии было предложено отложить его рассмотрение до следующей сессии Комиссии, в целях дополнительного его изучения.

На основе вышеизложенного, рабочая группа вносит на рассмотрение XVIII сессии следующий проект постановления об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год:

„Рассмотрев и обсудив финансовый отчет об исполнении бюджета Дунайской Комиссии за 1959 год, финансовые аспекты проекта измененного Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата, а также доклад рабочей группы, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить финансовый отчет об исполнении бюджета и баланс Дунайской Комиссии по состоянию на 1 января 1960 года :

актив — 1.385.570,37 фт.

пассив — 1.385.570,37 фт.,

согласно приложению № 1 к документу ДК/СЕС 18/13.

2. Остаток средств по бюджету на 1959 год в сумме 272.507,31 фт. за вычетом 154.485 фт. для оплаты типографских и издательских расходов, т. е. в сумме 118.022,31 фт., зачислить в счет бюджета на 1960 год.

3. Отложить рассмотрение финансовых аспектов проекта измененного Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии до следующей сессии Дунайской Комиссии.

4. Утвердить доклад рабочей группы по финансовым вопросам”.

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ОТЧЕТУ ДИРЕКТОРА АППАРАТА О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА РАБОТЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ ЗА 1959 ГОД

Рабочая группа, образованная в соответствии со статьей 14 Правил процедуры Дунайской Комиссии и решением XVIII сессии, принятым на пленарном заседании 21 января 1960 года, провела свои заседания 22 и 23 января 1960 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации

— г-н Фрёлих
г-н Шлаффер
г-н Глазел

Болгарской делегации

— г-н Дойнов
г-н Кожухаров
г-н Павлов
г-н Трифонов

Венгерской делегации

— г-н Белаи
г-н Циглер
г-н Петени
г-н Фекете
г-н Вид

Румынской делегации

— г-н Саву
г-н Нае
г-н Янкович

Советской делегации

— г-н Капикраян
г-н Кейлин
г-н Марков
г-н Лабутов
г-н Черняев

Чехословацкой делегации

— г-н Зерван
г-жа Штембергова

	г-н Хлава г-н Панцирж г-н Шульц г-н Солчански
Югославской делегации	— г-н Паунович г-н Петрович
Министерства Транспорта Федеративной Республики Германии	— г-жа фон Коеппен г-н Добмайер
Секретариата Европейской Экономической Комиссии ООН	— г-н Куперус
Речной Администрации Железных Ворот	— г-н Данон г-н Стоян

Кроме того, в заседаниях рабочей группы приняли участие сотрудники аппарата Комиссии г-да Халачев, Макеев, Маловецки, Ивлев, Сватек, Петреску, Здравкович, Кинцел, Мэнэску, Тёри, Минар, Кинов, Рапаич, Йович.

Заседание рабочей группы проходило под председательством г-на Капикраяна — заместителя представителя Советского Союза.

Рабочая группа обсудила отчёт Директора аппарата Комиссии за 1959 год. В результате обмена мнениями рабочая группа отметила, что аппарат Комиссии в 1959 году проводил свою работу в соответствии с планом работы и решениями XVII сессии и успешно справился с поставленными перед ним задачами.

Рабочая группа констатировала, что качество выполненной аппаратом Комиссии работы, несмотря на увеличившийся объем, заслуживает положительной оценки.

Одновременно рабочая группа считала необходимым, чтобы аппарат Комиссии в предстоящем году учёл следующие замечания и пожелания:

1. В отчёте Директора более подробно отражать содержание пунктов плана работы с тем, чтобы сессия могла лучше оценить их выполнение.

2. Ускорить подготовку и рассылку протоколов сессии Комиссии и докладов сотрудников аппарата Комиссии об их участии в работе международных организаций, совещаний и комиссий, занимающихся проблемами судоходства.

3. Изучить вопрос о возможности составления или получения и рассылки по телеграфу прогнозов уровней воды на Дунае на 10-дневный период.

4. Избегать по возможности образования перерывов между изданием на русском и французском языках текстов лоций, учитывая, что большой разрыв во времени издания снижает их практическую ценность.

5. Осуществить издание Сборника законоположений по вопросам судоходства на Дунае по частям, в связи с его большим объёмом и теми

затруднениями, которые имеют место при подготовке этого сборника в целом.

6. Выяснить потребность придунайских стран в материалах, изданных Дунайской Комиссией, для их возможного переиздания и продажи.

7. Продолжать сбор, изучение и подготовку соответствующих информации по вопросам применения новых методов судовождения на Дунае и внедрения новой техники.

Вместе с тем рабочая группа считала целесообразным, чтобы придунайские страны более точно придерживались сроков направления аппарату Комиссии необходимых материалов.

Рабочая группа приняла к сведению заявление члена делегации Чехословакии о представлении в ближайшее время картографического материала для переиздания лоцманской карты чехословацкого участка реки Дунай, а также заявление эксперта Министерства транспорта Федеративной Республики Германии о направлении аппарату Комиссии необходимых материалов для включения их в Сборник законоположений по вопросам судоходства на Дунае.

В результате рассмотрения отчёта Директора аппарата рабочая группа рекомендует следующий проект постановления XVIII сессии Дунайской Комиссии :

„1. Принять к сведению отчёт Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1959 год и одобрить деятельность аппарата Комиссии в 1959 году.

2. Утвердить доклад рабочей группы по отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1959 год и рекомендовать аппарату Комиссии учесть в своей работе замечания и предложения, отмеченные в этом докладе”.

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ

Рабочая группа, образованная в соответствии со статьей 14 Правил процедуры и решением Комиссии, принятым на пленарном заседании 21 января 1960 года, провела свои заседания 23 и 25 января 1960 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации

— г-н Клаузен
г-н Плейнерт
г-н Шлаффер
г-н Мюллернер
г-н Глазел

Болгарской делегации

— г-н Дойнов
г-н Кожухаров
г-н Трифионов

Венгерской делегации

— г-н Циглер
г-н Петени
г-н Фекете
г-н Якуш
г-н Вид

Румынской делегации

— г-н Саву
г-н Русу
г-н Нае
г-н Янкович

Советской делегации

— г-н Капикраян
г-н Кейлин
г-н Лабутов
г-н Черняев

Чехословацкой делегации

— г-н Хлава
г-н Панцирж
г-н Шульц
г-н Солчански

Югославской делегации

— г-н Паунович
г-н Петровиц
г-жа Шоч

Министерства транспорта
Федеративной Республики
Германии

— г-жа фон Коеппен
г-н Добмайер

Секретариата Европейской
Экономической Комиссии ООН

— г-н Куперус

Речной Администрации
Железных Ворот

— г-н Данон
г-н Стоян

В заседаниях рабочей группы приняли участие также сотрудники аппарата Комиссии г-да Халачев, Маловецки, Макеев, Здравкович, Ивлев, Петреску, Кинцел, Минар, Кинов, Рапаич.

Заседания рабочей группы проходили под председательством г-на Клаузен — члена делегации Австрийской Республики.

Рабочая группа рассмотрела и обсудила пункт 4 повестки дня — проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае, а также пункт 6 — проект Схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай и информацию аппарата Комиссии в соответствии с этой схемой.

По проекту Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений рабочая группа рассмотрела не принятые окончательно до сих пор пункты проекта Рекомендаций, именно, минимальную глубину фарватера на втором этапе (§ I, п. „a”), полезную высоту судоходных пролётов мостов (§ V), габариты шлюзов для участка реки Генью—Будапешт (§ VI, п. „b”).

При обмене мнениями по вопросу, касающемуся минимальной глубины фарватера на II этапе и габаритов шлюзов для участка реки Генью—Будапешт, рабочая группы одобрила указанные в проекте Рекомендаций габариты.

Что касается установления минимальной высоты судоходных пролётов мостов для участка со свободным течением реки, то члены рабочей группы, за исключением членов югославской делегации, приняли величину не менее 9,5 м, указанную в проекте Рекомендаций, исходя из того, что эта величина обеспечит бесперебойное движение флота и тем самым будут ликвидированы непроизводительные простои судов, как это имеет место в настоящее время на Дунае.

Югославская делегация предложила принять минимальную полезную высоту судоходных пролётов мостов в 9 м, считая, что установление полезной минимальной высоты судоходных пролётов мостов является настолько важным вопросом, что он заслуживает дальнейшего изучения

главным образом потому, что до сих пор не были обоснованы элементы в этой области, которые подтверждали бы объективные потребности будущего судоходства.

Одновременно югославская делегация заявила, что со своей стороны она принимает вышеуказанную минимальную полезную высоту судоходных пролётов мостов в 9 м.

Югославская делегация считает, что обсуждаемые габариты в целом не распространяются на участок выше Девина, а габариты судоходных пролётов мостов — на участок ниже Браилы, поэтому является необходимым изучение этих вопросов в отношении указанных участков.

Рабочая группа считает необходимым изучить этот вопрос и разработать дополнительные рекомендации по всем габаритам для участка выше Девина и по габаритам судоходных пролётов мостов для участка ниже Браилы.

При обсуждении проекта Рекомендаций в целом рабочая группа сочла необходимым внести в него следующие уточнения и дополнения:

1. Название Рекомендаций изложить в следующей редакции: „Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае”.

2. В преамбулу русского текста Рекомендаций включить ссылку на постановление XVII сессии Дунайской Комиссии.

3. В § I (II этап) второй и третий абзацы изложить в следующей редакции:

„Для судоходства следовало бы обеспечить глубину не менее 35 дм. Отметки нормального подпорного уровня воды представляются Дунайской Комиссии организациями, проектирующими и эксплуатирующими гидроузлы”.

4. В разделе Е, § VII в русском тексте напряжение тока указать в киловольтах.

5. В Обоснование включить новый тип баржи грузоподъёмностью 1500 тонн с размерами 85×11 м и осадкой в 23 дм.

6. В § III (п. „b”) русского текста Обоснования величину в 700 м минимального радиуса кривизны оси фарватера исправить на 750 м.

7. Заголовок раздела „B” Обоснования изложить в следующей редакции: „Габариты судоходных пролётов мостов”.

8. Изменить § VI Обоснования на следующий заголовок: „С. Габариты шлюзов” и § VII — „D. Полезная высота воздушных кабелей, переброшенных через реку”.

9. В приложении (таблицы и графики), в таблице 5 откорректировать высоты судоходных пролётов мостов Комарно—Комаром и Уйпешт.

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

„1. Принять § I, п. „a” — минимальная глубина на втором этапе, § V — полезная высота судоходных пролётов мостов, § VI, п. „b” — в части габаритов шлюзов для участка реки Генью—Будапешт.

2. Утвердить в целом проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на реке Дунай.

3. Рекомендовать странам — членам Дунайской Комиссии и специальным речным Администрациям при разработке своих планов работ по улучшению условий судоходства, проектов строительства гидротехнических и других сооружений на Дунае руководствоваться принятыми Рекомендациями.

4. Поручить аппарату Комиссии собрать данные для проработки вопросов, связанных с подготовкой проекта Рекомендаций в части установления габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае выше Девина и габаритов судоходных пролётов мостов ниже Браилы.

5. Принять к сведению заявление югославской делегации, что со своей стороны она предлагает принять минимальную полезную высоту судоходных пролётов мостов в 9 м, а высоту в 9,5 м считает подлежащей дальнейшему изучению.

Остальные делегации в этой связи подтвердили, что они принимают полезную высоту судоходных пролётов мостов для участка Девин—Браила не менее 9,5 м.

6. Утвердить доклад рабочей группы по рассмотрению проекта Рекомендаций по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае”.

При рассмотрении проекта Схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай рабочая группа сочла необходимым внести в него следующие изменения :

1. В разделе 1 (пункт „а”) исключить слова „радиус кривизны”.

2. В разделе 1 (пункты „а” и „b”) в качестве основы, на которую проводились регуляционные и землечерпательные работы, указать только низкий судоходный и регуляционный уровень воды.

В заключение рабочая группа одобрила, с учетом указанных выше изменений, проект Схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай и сочла целесообразным, чтобы эти данные высылались придунайскими странами и специальными речными Администрациями в аппарат Комиссии ежегодно до 1 августа, при этом представляемые данные должны покрывать годичный период (с 1 апреля по 1 апреля).

На основе вышеизложенного рабочая группа вносит на рассмотрение XVIII сессии следующий проект постановления по пункту 6 повестки дня :

„1. Утвердить проект Схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай.

2. 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.

3. Рекомендовать придунайским странам и специальным речным Администрациям направлять свои данные, которые должны покрывать годичный период (с 1 апреля по 1 апреля), согласно Схеме (макету), ежегодно до 1 августа.

4. Утвердить доклад рабочей группы по рассмотрению проекта Схемы (макета) по сбору данных о содержании фарватера реки Дунай.”

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО НАВИГАЦИОННЫМ ВОПРОСАМ

Рабочая группа, образованная в соответствии со статьей 14 Правил процедуры и решением XVIII сессии, принятым на пленарном заседании 21 января 1960 года, провела свои заседания 21, 26 и 27 января 1960 года. В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации

— г-н Фрёлих
г-н Шлаффер

Болгарской делегации

— г-н Дойнов
г-н Кожухаров
г-н Трифонов

Венгерской делегации

— г-н Петени
г-н Вид
г-н Якуш
г-н Фердинанд
г-н Фекете

Румынской делегации

— г-н Саву
г-н Нае

Советской делегации

— г-н Капикраян
г-н Черняев
г-н Лабутов

Чехословацкой делегации

— г-н Зерван
г-н Хлава
г-н Солчански

Югославской делегации

— г-н Брукнер
г-н Петрович
г-жа Шоч

Администрации Железных Ворот

— г-н Стоян
г-н Данон

Министерства транспорта Федеративной
Республики Германии

— г-жа фон Коеппен
г-н Добмайер
г-н Видеман

Секретариата Европейской Экономической
Комиссии ООН

— г-н Куперус

В заседаниях рабочей группы приняли участие также сотрудники аппарата Комиссии г-да Халачев, Маловецки, Макеев, Ивлев, Минар, Кинов, Петреску, Тёри, Рапайч, Йович, Кинцел.

Заседания рабочей группы проходили под председательством г-на Паунович — члена югославской делегации.

Рабочая группа рассмотрела и обсудила пункт 7 повестки дня — Проект унифицированного судового удостоверения для судов, плавающих по Дунаю, и пункт 5 — Проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

По пункту 7 повестки дня рабочей группе были представлены на рассмотрение разработанные аппаратом Комиссии и согласованные с экспертами придунайских стран на совещании в сентябре 1959 г. проекты судового удостоверения для судов с механическим двигателем, для несамоходного судна и судов из категории „малых”.

Рабочая группа, имея в виду ряд изменений и дополнений, высказанных делегациями устно, а также представленных письменно по обсуждаемым проектам, не сочла возможным представить пленарному заседанию XVIII сессии единые проекты судовых удостоверений для судов, плавающих на Дунае, и рекомендовала аппарату Комиссии до 1 мая 1960 года вновь собрать от придунайских стран их замечания, поправки и предложения к указанным выше проектам судовых удостоверений.

В этой связи рабочая группа рекомендовала аппарату Комиссии созвать в текущем году совещание экспертов придунайских стран, на котором рассмотреть проекты унифицированных судовых документов с учетом поступивших к ним изменений и дополнений, после чего представить эти удостоверения на утверждение XIX сессии Дунайской Комиссии.

Учитывая вышеизложенное, рабочая группа вносит на рассмотрение XVIII сессии Дунайской Комиссии следующий проект постановления по пункту 7 повестки дня :

„1. Отложить утверждение проектов унифицированных судовых удостоверений для судов, плавающих по Дунаю, на XIX сессию Дунайской Комиссии.

2. Поручить аппарату Дунайской Комиссии переработать проекты унифицированных судовых удостоверений с учетом поступивших к ним изменений и дополнений.

3. Предусмотреть в плане работы Дунайской Комиссии на 1960 год созыв совещания экспертов придунайских стран по рассмотрению проектов унифицированных судовых удостоверений.

4. Рекомендовать придунайским странам выслать в аппарат Комиссии до 1 мая 1960 года свои замечания, поправки и предложения к проектам судовых удостоверений.

5. Принять доклад рабочей группы по рассмотрению проектов унифицированных судовых удостоверений для судов, плавающих по Дунаю”.

По пункту 5 повестки дня рабочая группа обсудила разработанный аппаратом Комиссии и согласованный с экспертами придунайских стран на совещании в сентябре 1959 года проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.*

При обсуждении указанного проекта предложений рабочая группа приняла решение в первую очередь рассмотреть принципиальные вопросы по существу видов, форм, цвета окраски знаков и цвета огней, предложенных в этом проекте. Вместе с этим рабочая группа рассмотрела также пояснения и мотивировки к проекту.

В ходе обсуждения проекта предложений рабочая группа сочла целесообразным внести следующие изменения :

По отделу „Общие положения”

Изменить заголовок отдела П в следующей редакции : „Обозначение направлений перевалов, положение оси фарватера по отношению к берегам, выступающих в русло пунктов и опасностей береговыми знаками”.

По отделу I

В первый абзац отдела после слов „навигационных препятствий” добавить фразу : „а также опасностей, выступающих в русло реки”.

После пятого абзаца отдела включить новый абзац в следующей редакции : „Указанные опознавательные фигуры могут быть любой конструкции, т. е. сплошные или ажурные”.

В разделе „А” подзаголовки к листу 1/1, 1/2 изложить в следующей редакции :

„Правые светящий и несветящий бакен (буй), вежа и швемер”.

„Левые светящий и несветящий бакен (буй), вежа и швемер”. Кроме этого в тексте описания этих знаков исключить слово „детального”.

В разделе „В” подзаголовок к листу 1/3 изложить в следующей редакции : „Средние светящий и несветящий бакен (буй), вежа и швемер”. В тексте описания этих знаков пункт 3 изложить в следующей редакции :

„Цвет окраски знака : сферическая опознавательная фигура и поплавок знака окрашиваются черными и красными чередующимися полосами”.

Пункт 5 этого же раздела изложить в следующей редакции :

„5. Средние вежа и швемер : любой конструкции, со сферической топовой фигурой. Вежа и швемер окрашиваются горизонтальными красными и черными чередующимися полосами, по две каждого цвета, а их топовые фигуры — в красный цвет с черной горизонтальной полосой посередине. Назначение плавучих вежи и швемера такое же, как и среднего бакена (буя).

В разделе „С” подзаголовок к листу 1/4 изложить в следующей редакции : „Осевые светящий и несветящий бакен (буй) и швемер”. В пункте 1 этого раздела исключить следующие слова.” И указывает : „следуй со знака на знак”.

По отделу II

Заголовок этого отдела отредактировать в соответствии с редакцией, изложенной в отделе „Общие положения”.

* Проект находится в архивах Комиссии.

Первый абзац сверху этого отдела (стр. 13 русского текста проекта) изложить в следующей редакции: „Для обозначения направлений перевалов, положения оси фарватера по отношению к берегам, выступающих в русло пунктов и опасностей по Единой системе навигационной путевой обстановки на Дунае предусмотрены береговые знаки”.

Третий абзац сверху этого отдела (стр. 13 русского текста проекта) изложить в следующей редакции: „На береговых огнях (маяках) зимовников и входов в портовые бассейны навешиваются квадратные опознавательные щиты. На этих знаках устанавливаются зеленые постоянные огни”.

В текстовой части пояснения этого раздела (стр. 14 русского текста проекта) указать, что для берегового знака, ограждающего опасные пункты, в качестве опознавательных щитов предусматриваются: для правого берега — равнобедренный треугольный щит вершиной вниз, а левого берега — вершиной вверх.

На стр. 15 русского текста проекта описание размера опознавательных щитов береговых знаков, ограждающих опасные пункты, изложить в новой редакции: ” — высота равнобедренных треугольных опознавательных щитов для береговых знаков, ограждающих опасные пункты, 0,8 м”.

Дополнить в конце пояснения на стр. 15 русского текста проекта новый абзац следующего содержания: „В исключительных случаях окраска столбов створных знаков может быть черного цвета”.

Пункт 3 описания правого берегового огня (маяка) изложить в следующей редакции:

„*Цвет окраски знака*: столб окрашивается в белый цвет, а опознавательный квадратный щит — в красный цвет, окаймленный в верхней и нижней частях узкой белой полосой”.

Пункт 3 описания левого берегового огня (маяка) (лист П/6) изложить в следующей редакции:

„п. 3. *Цвет окраски знака*: столб окрашивается в белый цвет, а верхняя часть опознавательного ромбовидного щита в черный цвет, — нижняя — в белый.

В тексте описания правого и левого перевальных знаков (лист П/7 и П/8) в пункте 1, конец первой фразы, после слов „при перевале его с” изложить в следующей редакции: „одного берега к другому”.

В тексте описания правых и левых линейных створов (лист П/8, П/9) в пункте 1 перед словом „точного” вставить слово „более”.

Пункты 2, 3 и 4 текста описания берегового огня (маяка) зимовника и входа в портовый бассейн (лист П/12) изложить в следующей редакции:

„2. *Вид знака*: столб, на вершине которого устанавливается фонарь кругового освещения. Под платформой фонаря навешивается опознавательный квадратный щит, окрашенный в зеленый цвет, с белой вертикальной полосой посередине. Знак устанавливается на лобовой части стенки относительно течения на дополнительном фундаменте, на котором наносится надпись названия бассейна или зимовника. Эта надпись освещается белым огнем направленного действия.

3. *Цвет окраски знака*: цвет окраски знака и лобовой части фундамента белый, а надпись на нём наносится черным цветом.

4. *Цвет и характер огня* : цвет огня зеленый, характер постоянный.

В тексте описания берегового знака, ограждающего опасные пункты (лист П/13), перед пунктом 1 включить введение, изложив его в следующей редакции : „Ограждение опасных пунктов и сторон фарватера должно производиться плавучим ограждением (бакены — буи, вежи и швемеры), предусмотренным в отделе 1 настоящих предложений. Тем не менее если в некоторых случаях предпочтительно установить береговое ограждение, то должны применяться следующие знаки:”.

Кроме этого пункт 2 описания указанного знака изложить в новой редакции : „*Вид знаков и окраска* : белый столб с укрепленным в верхней части щитом :

а) для правого берега — равносторонним треугольным щитом вершиной вниз ;

б) для левого берега — равносторонним треугольным щитом вершиной вверх.

Окраска щитов белая для знаков обоих берегов, с красной каймой для правого берега и с черной каймой для левого. Красная кайма может быть покрыта красной фосфоресцирующей краской, а черная кайма — зеленой фосфоресцирующей краской”.

По отделу Ш

Последний абзац пояснений на стр. 22 русского текста проекта изложить в следующей редакции : „В случае, если судоходный пролёт постоянного моста не свободен для прохода судов на всю его ширину, то для указания границ судоходной части, вне которой запрещается проходить, на ферме устанавливается два ромбовидных щита, окрашенных в красно-белый цвет по вертикали. Указанные щиты устанавливаются таким образом, чтобы их вершины с белой окраской были обращены внутрь судоходного пролёта моста. В ночное время щиты должны быть освещены.

В случае, если судам рекомендуется оставаться в границе судоходной части моста, то она обозначается также двумя ромбовидными щитами, но окрашенными в зелено-белый цвет по вертикали. Эти щиты устанавливаются так, чтобы вершины, окрашенные в зеленый цвет, были обращены внутрь судоходного пролёта моста. В ночное время щиты заменяются зелеными постоянными огнями. Пролёты мостов, не обозначенные для прохода судов, не гарантируют безопасность прохода”.

Первый абзац стр. 23 русского текста пояснений изложить в следующей редакции : „Устои судоходных пролётов мостов с внутренней стороны могут быть освещены, но таким образом, чтобы избежать ослепления”.

Указанный на листе Ш Приложений сигнал „проход запрещен” (красный постоянный огонь) выделить как ночной сигнал.

Пункт 3 описания знаков, обозначающих судоходные пролёты разводных мостов (лист Ш/15), изложить в следующей редакции : „Временное запрещение прохода судов через разводную часть моста в ночное время обозначается одним постоянным красным огнем, а в дневное время — одним прямоугольным щитом, окрашенным в красный цвет, с белой горизонтальной полосой посредине”.

Пункт 4 этого же описания изложить в следующей редакции: „Разводная часть моста, закрытая на продолжительное время, ночью обозначается двумя постоянными красными огнями, расположенными по вертикали, а в дневное время — двумя прямоугольными щитами, окрашенными в красный цвет, с белой горизонтальной полосой посередине, расположенными также по вертикали”.

Пункты 2 и 3 описания знаков, обозначающих входы в шлюзовые камеры и выходы из них (лист Ш/16), изложить в следующей редакции:

„2. Разрешение входа в шлюзовую камеру обозначается двумя постоянными зелеными огнями, расположенными по горизонтали: „вход разрешен”.

3. Если вход в шлюзовую камеру немедленно разрешается, то он обозначается красным и зеленым огнями, расположенными по горизонтали: „подготовьтесь к проходу”.

В пункте 4 этого же описания исключить слова „или выхода из них”.

Добавить в этом же описании новый пункт 6 в следующей редакции:

„6. Разрешение на выход из шлюзовой камеры обозначается одним постоянным зеленым огнем, а запрещение выхода — одним красным постоянным огнем”.

По отделу IV

Пункт I описания знака подачи звукового сигнала (лист IV/20) изложить в следующей редакции:

„I. *Название и назначение знака:* Знак подачи звукового сигнала выставляется на подходах к участкам реки, где судну предписывается подача звукового сигнала.”

В пункте I описания знака повышения внимания (лист IV/21) после слов „мер предосторожности” добавить слова „как например”.

В пункте 2 описания знака-указателя лимитирующего надводного габарита (лист IV/28) заменить слово „отметке” словом „показанию”.

В заключение рабочая группа приняла в целом проект предложений (Общие положения, отделы I—IV) по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае с учетом замечаний и дополнений, за исключением характеристики огней.

Что касается установления характеристики огней, то рабочая группа считает целесообразным дополнительно изучить этот вопрос и рассмотреть его на совещании экспертов придунайских стран. На этом совещании также отредактировать тексты общих частей и рассмотреть вопрос о применении на знаках отражающих веществ.

Разработанные по этим вопросам предложения аппарату Комиссии представить на рассмотрение XIX сессии Дунайской Комиссии.

Учитывая изложенное, рабочая группа вносит на рассмотрение следующий проект постановления XVIII сессии Дунайской Комиссии по пункту 5 повестки дня:

„I. Принять изменения Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае с учетом всех замечаний и дополнений, принятых рабочей группой. Характеристики огней этой системы, отредактированные

тексты общих частей и предложения о применении на знаках ограждения отражающих веществ, а также отредактированный текст рекомендаций в целом после обсуждения на совещании группы экспертов представить на рассмотрение XIX сессии Дунайской Комиссии.

2. Рекомендовать придунайским странам и специальным речным Администрациям осуществить изменение Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае в течение двух этапов со следующими сроками завершения :

а) I этап — до 1 апреля 1965 года.

б) II этап — до 1 апреля 1968 года.

3. Предусмотреть совещание экспертов придунайских стран по навигационным вопросам в 1960 году.

4. Утвердить доклад рабочей группы по рассмотрению проекта предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ОРГАНИЗАЦИОННЫМ ВОПРОСАМ

Рабочая группа, образованная в соответствии со статьей 14 Правил процедуры и решением XVIII сессии, принятым на пленарном заседании 21 января 1960 года, провела свои заседания 28 января 1960 года. В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации

— г-н Плейнерт
г-н Клаузен
г-н Мюллернер

Болгарской делегации

— г-н Кожухаров
г-н Павлов
г-н Трифонов

Венгерской делегации

— г-н Петени
г-н Фекете
г-н Кочиш

Румынской делегации

— г-н Русу
г-н Нае
г-н Янкович

Советской делегации

— г-н Кейлин
г-н Марков
г-н Лабутов

Чехословацкой делегации

— г-н Зерван
г-жа Штембергова
г-н Хлава
г-н Солчански

Югославской делегации

— г-н Паунович
г-н Петрович
г-н Брукнер
г-жа Шоч

Речной Администрации Железных Ворот — г-н Данон

В заседаниях рабочей группы приняли участие также сотрудники аппарата Комиссии г-да Макеев, Мэнэску, Петреску, Миклэу, Ивлев.

Заседания рабочей группы проходили под председательством г-на Хлава — члена делегации Чехословацкой Республики.

Рабочая группа обсудила пункт 10 повестки дня — Организационные вопросы, в которые входили :

1. Новое штатное расписание Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии.

2. Должностные оклады сотрудников аппарата Дунайской Комиссии.

3. Изменения и дополнения к Положению об организации и Регламенту деятельности отделов Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии.

4. Изменения Регламента о правах и обязанностях сотрудников аппарата Дунайской Комиссии.

При обсуждении 1-го пункта — проекта штатного расписания аппарата Комиссии — рабочая группа сочла целесообразным изменить порядок расположения отделов Рабочего аппарата Комиссии, поставив на третье место Гидрометеорологический отдел и на четвертое — Планово-статистический отдел, учитывая функциональную связь между отделами Рабочего аппарата.

Рабочая группа сочла возможным представить новое штатное расписание на утверждение XVIII сессии Комиссии.

По пункту 2 — должностные оклады сотрудников аппарата Дунайской Комиссии — рабочая группа согласилась с представленным проектом округленных окладов сотрудников Комиссии в форинтах, при условии одобрения их рабочей группой по финансовым вопросам.

По пункту 3 — изменения и дополнения к Положению об организации и Регламенту деятельности отделов Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии — рабочая группа рассмотрела по разделам представленный измененный проект Положения и считала необходимым внести в него следующие дополнения и изменения :

1. Название документа изложить в следующей редакции : „Положение о Секретариате и Рабочем аппарате Дунайской Комиссии и об их деятельности”.

2. По разделу I :

В статье 2 добавить, в соответствии со статьей 9 Правил процедуры, следующий абзац : „Если Председатель лишен временно возможности выполнять свои функции по болезни, необходимости отлучки или по иным причинам, его заменяет Вице-председатель”.

Кроме того, в скобках добавить ссылку на статью 8 Правил процедуры Дунайской Комиссии.

В статью 6, после слов „назначается Дунайской Комиссией” добавить : „на 6-летний срок”, в соответствии со статьей 39 Правил процедуры Дунайской Комиссии.

Вторую часть фразы изложить в следующей редакции : „назначение всего остального персонала Секретариата и Рабочего аппарата производится Председателем и Секретарем по консультации с Директором”.

В статье 10 слова „Специальные регламенты”, изменить на „Специальный регламент”.

3. По разделу II :

Статью 2/g, дополнить следующим указанием : „и по просьбе представителя высылает копию запрашиваемого документа”.

4. В отделе „Бухгалтерия”, в п. 2/e русского текста слово „выполнение” заменить словом „составление”.

5. По разделу III :

Преамбулу раздела III изложить в следующей редакции „Рабочий аппарат состоит из четырех отделов :

- А) Технического отдела,
- В) Навигационного отдела,
- С) Гидрометеорологического отдела,
- Д) Планово-статистического отдела”

В соответствии с этим изменить порядок перечисления отделов в третьем разделе.

В пункте 2/a и 2/d по Техническому отделу, п. 2/a по Навигационному отделу и в п. 2/c по Планово-статистическому отделу после перечисления отделов добавить „Гидрометеорологическим отделом”.

В функции Планово-статистического отдела добавить новый пункт g) : „изучение и разработка вопросов экономики судоходства на Дунае” и соответственно изменить пунктуацию статьи 2 этой части.

По пункту 4 — Изменения Регламента о правах и обязанностях сотрудников аппарата Дунайской Комиссии — рабочая группа считала необходимым передать указанный проект Регламента на рассмотрение группы экспертов по юридическим и финансовым вопросам, которая должна подготовить окончательный текст Регламента для XIX сессии Дунайской Комиссии.

В результате обсуждения рабочая группа рекомендует XVIII сессии следующий проект постановления по организационным вопросам :

„1. Утвердить новое штатное расписание Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии, док. ДК/СЕС 18/3.

2. Утвердить Положение о Секретариате и Рабочем аппарате Дунайской Комиссии и об их деятельности с отмеченными в докладе рабочей группы изменениями и дополнениями.

Считать утратившим силу Положение об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии, принятое на IX сессии 14 декабря 1953 года, и Регламент деятельности отделов Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии, принятый на X сессии 15 июня 1954 года.

3. Передать на рассмотрение группы экспертов по юридическим и финансовым вопросам проект Регламента о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии. Поручить этой группе экспертов подготовить окончательный текст проекта Регламента для рассмотрения на XIX сессии Дунайской Комиссии.

Просить страны — члены Комиссии выслать свои замечания и предложения по проекту Регламента, подготовленному Секретариатом, до 31 марта 1960 года.

4. Утвердить доклад рабочей группы по организационным вопросам.”

ДОКЛАД

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПРОЕКТУ БЮДЖЕТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1960 ГОД

Рабочая группа по финансовым вопросам, созданная в соответствии со статьями 49 и 50 Правил процедуры, провела заседания 29 января 1960 г.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации	— г-н Плейнерт г-н Фрёлих г-н Шлаффер
Болгарской делегации	— г-н Кожухаров г-н Трифонов
Венгерской делегации	— г-н Немети
Румынской делегации	— г-н Русу г-н Нае г-н Янкович
Советской делегации	— г-н Капикраян г-н Кейлин г-н Лабутов
Чехословацкой делегации	— г-н Зерван г-н Хлава
Югославской делегации	— г-н Паунович г-н Петрович г-н Брукнер

В заседаниях рабочей группы приняли также участие ответственные сотрудники аппарата г-да Халачев, Маловецки, Макеев, Миклэу, Рибнер.

Заседания рабочей группы проходили под председательством г-на Немети — члена делегации Венгерской Народной Республики.

Рабочая группа обсудила проект бюджета Комиссии на 1960 г. и заслушала разъяснения Директора и главного бухгалтера аппарата по обоснованию планируемых доходов и расходов по статьям проекта бюджета. Рабочая группа рассмотрела также вопрос об округлении месячных должностных окладов штатных сотрудников аппарата Дунайской Комиссии в форинтах.

Рабочая группа констатирует, что проект бюджета составлен в соответствии с задачами Комиссии на 1960 год.

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

„Заслушав и обсудив представленный проект бюджета Комиссии на 1960 год, а также доклад рабочей группы, XVIII сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

1. Утвердить бюджет Дунайской Комиссии на 1960 г. по доходам в сумме 4445 тыс. форинтов и по расходам — 4445 тыс. форинтов, согласно документу ДК/СЕС 18/2.

2. В соответствии со статьей 10 Конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае установить взнос на покрытие расходов в 1960 году в сумме 614 тыс. форинтов от каждого государства — члена Дунайской Комиссии.

3. Выплачивать с 1 февраля 1960 года сотрудникам аппарата Дунайской Комиссии округленные в форинтах оклады, согласно приложению № 1 к Бюджету Дунайской Комиссии на 1960 год, док. ДК/СЕС 18/2.

4. Переходящий остаток по балансу на 1 января 1960 года в сумме 118 тыс. форинтов и предполагаемые прочие поступления в сумме 29 тыс. форинтов зачислить в бюджет Дунайской Комиссии на 1960 год.

5. Утвердить доклад рабочей группы по бюджету Дунайской Комиссии на 1960 год”.

ПРИЛОЖЕНИЕ

III

БЮДЖЕТ
Дунайской Комиссии на 1960 год

ПРИХОД			(в форинтах)	РАСХОД	
1.	Взносы придунайских государств ... 614 000 × 7		4 298 000	1.	Зарботная плата
2.	Прочие доходы		29 000	2.	Начисления на заработную плату ...
3.	Предполагаемый остаток		118 000	3.	Хозяйственные расходы
				4.	Командировки и перемещение
				5.	Издание материалов Комиссии
				6.	Проведение и обслуживание сессии
				7.	Приобретение литературы
				8.	Приобретение инвентаря
				9.	Приобретение спецодежды
				10.	Медицинское обслуживание
				11.	Представительские расходы
				12.	Культфонд
			Итого:		Итого:
			4 445 000		4 445 000

**МЕСЯЧНЫЕ ДОЛЖНОСТНЫЕ ОКЛАДЫ ШТАТНЫХ
СОТРУДНИКОВ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ,
ОКРУГЛЕННЫЕ В ФОРИНТАХ**

№№ п/п	Наименование должностей	Округленный должностной оклад
1.	Директор	7350
2.	Помощник директора	6750
3.	Заведующий отделом	5900
4.	Старший инженер	5300
5.	Старший юрист	5300
6.	Старший экономист	5300
7.	Инженер	5000
8.	Старший переводчик	5000
9.	Переводчик	4400
10.	Техник	4100
11.	Статистик	4100
12.	Кассир-бухгалтер	4100
13.	Корректор-стенографистка-машинистка	3550
14.	Архивариус-библиотекарь	3550
15.	Комендант-завхоз	3550
16.	Стенографистка-машинистка	3250

ШТАТНОЕ РАСПИСАНИЕ СЕКРЕТАРИАТА И РАБОЧЕГО АППАРАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

Директор	1
Помощник директора по Секретариату	1
Помощник директора по Рабочему аппарату	1

I. СЕКРЕТАРИАТ

Отдел корреспонденции, изданий и архивов

1. Заведующий отделом	1
2. Старший юрист	1
3. Старший переводчик	1
4. Переводчик	1
5. Архивариус-библиотекарь	1
6. Корректор-стенографистка-машинистка русского языка	1
7. Корректор-стенографистка-машинистка французского языка	1
8. Стенографистка-машинистка русского языка	1
9. Стенографистка-машинистка французского языка ..	1
	9

Административно-хозяйственный отдел

1. Заведующий отделом	1
2. Комендант-завхоз	1
	2

Бухгалтерия

1. Главный бухгалтер	1
2. Кассир-бухгалтер	1
	2

II. РАБОЧИЙ АППАРАТ

Технический отдел

1. Заведующий отделом	1
2. Старший инженер-гидротехник	1
3. Инженер-гидротехник	1
4. Техник	1
	4

Навигационный отдел

1. Заведующий отделом	1
2. Старший инженер по судоходству	1
3. Инженер-картограф	1
	3

Гидрометеорологический отдел

1. Заведующий отделом	1
2. Старший инженер-гидрометеоролог	1
3. Техник	1
	3

Планово-статистический отдел

1. Заведующий отделом	1
2. Старший экономист	1
3. Статистик	1
	3

Итого 29 чел.

ИНФОРМАЦИЯ

О СОБРАННЫХ АППАРАТОМ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ В ТЕЧЕНИЕ 1958—1959 Г. Г. ОТ ПРИДУНАЙСКИХ СТРАН МАТЕРИАЛАХ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ РАЗМЕЩЕНИЕ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ СТАНЦИЙ И ПОСТОВ В БАССЕЙНЕ РЕКИ ДУНАЙ

Постановка вопроса

На XIV сессии Дунайской Комиссии были заслушаны информации представителей о ходе применения Рекомендаций по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае. На основании указанных информации XIV сессия констатировала, что проделана значительная работа в области координации методов гидрометеорологических наблюдений и обработки данных наблюдений на Дунае, и вместе с этим отметила важность дальнейшего развития координации гидрометеорологической службы и совершенствования гидрометеорологических наблюдений.

XIV сессия Дунайской Комиссии поручила аппарату Комиссии изучить информации представителей и на их основе разработать конкретные предложения, направленные на дальнейшее развитие координации гидрометеорологических служб и совершенствование гидрометеорологических наблюдений на Дунае.

Выполняя постановление XIV сессии, аппарат разработал проект предложений по дальнейшему развитию координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае, который был одобрен XV сессией Комиссии. Разработанные аппаратом Комиссии предложения касались дальнейшей координации следующих вопросов:

1. Организации гидрометеорологических наблюдений,
2. Обработки данных наблюдений,
3. Службы информации и прогнозов.

В целях практического претворения в жизнь разработанных предложений аппарат Комиссии счел целесообразным первоначально приступить к разработке вопросов, касающихся организации гидрометеорологических наблюдений на Дунае.

В этой связи аппаратом Комиссии были направлены всем придунайским государствам письма, в которых излагалась просьба о получении данных, характеризующих размещение основных гидрометеорологических станций и постов в бассейне Дуная, и подробной программы наблюдений на них. В настоящее время в аппарат Комиссии от всех придунайских стран эти материалы поступили, на основании которых можно констатировать :

I. РАЗМЕЩЕНИЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ СТАНЦИЙ НА ТЕРРИТОРИЯХ ПРИДУНАЙСКИХ СТРАН

1. На немецкой части бассейна реки Дунай расположено 836 гидрометеорологических постов, измеряющих осадки (дождь и снег). 34 поста входят в метеорологическую службу и, кроме осадков, ведут наблюдения за :

- температурой воздуха
- давлением воздуха
- относительной влажностью воздуха
- силой и направлением ветра
- облачностью и видимостью

В аппарат Дунайской Комиссии сообщаются следующие данные :
дневные осадки по 6 постам метеорологической службы, а именно : Регенсбург, Пассау, Оберсдорф, Цугшпице, Вендельштейн и Гр. Фалькенштейн ; три станции расположены в Альпах на высоте от 800 до 3000 м ;
температура воздуха и воды по постом Регенсбург и Кахлет.

Измерение осадков производится ежедневно (за прошедшие 24 часа) в 0,7 часов по средневропейскому времени.

2. На австрийской части бассейна реки Дунай расположено 839 станций, на которых ведутся измерения выпавших осадков. Из указанного числа станций, 189 расположено в бассейне реки Инн, 393 — непосредственно в дунайском бассейне, 105 — в бассейне реки Драва и 152 — в бассейнах рек Мур, Раб и Рабниц.

Измерение количества осадков производится ежедневно в 07 часов (по средневропейскому времени) за прошедшие 24 часа. На большинстве из указанных станций также проводятся измерения температуры воздуха и высоты снежного покрова.

Станции размещены по следующим высотным зонам :

- в бассейне реки Инн, на высоте от 300 до 1950 м
- в дунайском бассейне, на высоте от 120 до 1860 м
- в бассейне реки Драва, на высоте от 420 до 2300 м

Абсолютная высота станций отнесена к уровню Адриатического моря.

Гипсографические кривые, указывающие распределение площадей по высотным зонам, еще отсутствуют, поскольку они находятся в стадии разработки. Также находятся в стадии разработки гипсографические кривые для высокогорных областей Альп и глетчеров.

3. На чехословацкой территории дунайского бассейна в Словакии имеется 14 синоптических станций, которые расположены на высоте от 110

до 2020 метров. Кроме этих станций существуют еще 99 климатических станций, которые расположены на высоте от 100 до 1330 м., и 562 станции, на которых производятся измерения осадков. Эти станции расположены на высоте от 100 до 1800 м.

4. На территории венгерского бассейна реки Дунай находятся 38 синоптических станций, которые расположены на высоте от 80 до 990 м. На этих станциях проводятся наблюдения за :

- температурой воздуха
- давлением воздуха
- осадками
- влажностью воздуха
- скоростью и направлением ветра
- испарением
- длительностью инсоляции
- видимостью
- высотой снежного покрова.

Наблюдения на станциях в дневное время суток ведутся каждый час, а в ночное время три раза.

Отдельных станций по измерению высоты снежного покрова не существует. Эти измерения проводятся на дождемерных станциях. Всего имеется 820 дождемерных станций. Эти станции размещены на высоте от 80 до 760 м. Высоты станций отнесены к уровню Адриатического моря. Наблюдения на станциях проводятся ежедневно в 06 часов (по Гринвичскому времени). Также имеется 89 климатических станций. На станциях первого разряда проводятся наблюдения за теми же элементами, как и на синоптических станциях. На станциях второго разряда не ведутся измерения давления воздуха, длительности инсоляции и испарения.

Климатические станции расположены на высоте от 79 до 860 м. Гипсографические кривые распределения площадей бассейна по высотным зонам отсутствуют.

5. В югославском бассейне реки Дунай расположено 234 метеорологических станций. Эти станции подразделены на следующие разряды :

- станций I и II разрядов — 64
- станций III разряда — 170

На станциях II разряда ведутся наблюдения за :

- скоростью и направлением ветра
- давлением и влажностью воздуха
- температурой воздуха
- крайними температурами
- длительностью инсоляции и осадками.

На станциях первого разряда, кроме приборов, которыми снабжены станции II разряда, имеются также автоматические приборы, регистрирующие все измерения.

Станции III разряда снабжены нормальными термометрами и термометрами, регистрирующими крайние величины температуры воздуха, дождемерами и флюгерами.

Станции I и II разрядов расположены на высоте от 39 до 2515 м, а станции III разряда — на высоте от 77 до 1700 м.

Также имеется 1186 станций, которые ведут наблюдения за осадками. Из указанного числа станций непосредственно в бассейне Дуная расположено 99 станций. Количество осадков измеряется в миллиметрах, ежедневно в 07 часов. Эти станции расположены на высоте от 40 до 1810 м. Высоты станций отнесены к уровню Адриатического моря.

6. На румынской территории дунайского бассейна имеется 48 метеорологических станций II разряда.

На этих станциях ведутся наблюдения за :

- влажностью и давлением воздуха
- температурой воздуха
- скоростью и направлением ветра
- осадками.

Для измерения осадков существует 76 станций, из которых 17 расположены в дунайском бассейне. Измерение проводится в 08 часов (по средневосточному времени).

7. На болгарской территории бассейна реки Дунай имеется 19 основных и 8 дополнительных синоптических станций.

Кроме этих станций существует еще 59 метеорологических станций II и III разрядов.

Станции расположены на высоте от 16 до 2390 м. Высота станций отнесена к уровню Черного моря.

На метеорологических станциях проводятся следующие наблюдения :

- скорость и направление ветра
- облачность
- температура воздуха
- давление воздуха
- крайние температуры
- осадки
- влажность воздуха
- длительность инсоляции.

8. На советской территории бассейна реки Дунай расположена 21 метеорологическая станция II разряда и одна морская гидрометеорологическая станция II разряда. Все эти станции являются синоптическими и расположены на высоте 500 м. Высота станций отнесена к уровню Черного моря. Также имеется 5 климатических станций III разряда. На всех синоптических и климатических станциях проводятся наблюдения за :

- температурой воздуха
- ветром
- давлением воздуха
- влажностью воздуха
- атмосферными явлениями
- облачностью
- видимостью
- жидкими осадками
- снежным покровом.

Имеется 50 метеорологических постов III разряда, на которых ведутся наблюдения за осадками и атмосферными явлениями.

Наблюдения на метеорологических постах ведутся в 08 и 20 часов по местному времени.

II. РАЗМЕЩЕНИЕ ВОДОМЕРНЫХ ПОСТОВ НА РЕКЕ ДУНАЙ И ЕГО ГЛАВНЫХ ПРИТОКАХ

1. На *Верхнем Дунае от порта Регенсбург до порта Девин*, на протяжении 500 км., установлено 309 водомерных постов, на которых ведутся наблюдения за колебанием уровня воды. На водомерных постах, оборудованных лимниграфами, ведется регистрация уровней воды ежедневно в 07 часов. На речных водомерных постах ведется регистрация высоты уровня воды в 07 или 08 часов.

На водомерных постах, расположенных в устойчивом профиле, ведутся измерения расходов воды и температуры воды. По отдельным водомерным постам ведется прогнозирование высоких уровней воды и наблюдение за ледовой обстановкой.

В бассейнах главных притоков Верхнего Дуная установлено следующее количество водомерных постов :

— в бассейне реки Инн — 135

— в бассейне реки Морава (Марх) — 77

На этих постах регистрация высоты уровня воды ведется ежедневно в 07 или 08 часов. На отдельных постах также ведутся измерения расходов воды и температуры. Большинство водомерных постов оборудовано лимниграфами.

2. На *Среднем Дунае от порта Девин до выхода из Железных Ворот* на протяжении 949 км установлено 58 водомерных постов. На этих постах измерение высоты уровня воды проводится ежедневно в 07 часов. На некоторых водомерных постах проводятся измерения расходов и температуры воды. В зимнее время по отдельным водомерным постам передаются информации о ледовом режиме.

В бассейнах главных притоков Среднего Дуная установлено следующее количество водомерных постов :

— в бассейне реки Драва — 198

— в бассейне реки Сава — 331

— в бассейне реки Тисса — 184

— в бассейне реки Велика-Морава — 71

На некоторых из этих постов ведутся измерения расходов и температуры воды.

3. На *Нижнем Дунае от выхода из Железных Ворот до устья* на протяжении 931 км установлено 45 водомерных постов. Наблюдение за высотой уровней воды на постах ведется ежедневно в 07 часов.

В бассейне реки Прут установлено 39 водомерных постов. Здесь наблюдения за колебанием уровней воды, температурой воздуха, ледовыми явлениями, толщиной льда и снега на льду проводятся на всех гидрометеорологических станциях и постах. Измерение расхода воды производится только на гидрометеорологических станциях первого и второго разрядов, а также на стоковых станциях и гидрометеорологических постах первого разряда.

Как показывает анализ материалов, собранных от придунайских стран, в них отсутствуют гипсографические кривые распределения площадей бассейна по высотным зонам, а также отсутствуют по отдельным районам бассейна географические координаты гидрометеорологических станций и постов. Поэтому, по мнению аппарата Дунайской Комиссии, в настоящее время не представляется возможным сделать каких-либо конкретных выводов о целесообразности расширения сети гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай.

Однако со своей стороны аппарат Дунайской Комиссии считал бы оправданным, чтобы в 1960 году на специальном совещании экспертов придунайских стран обменяться с экспертами мнениями по затронутому вопросу, которые к этому времени возможно могли бы располагать более подробными материалами о размещении сети гидрометеорологических станций и постов в бассейне Дуная (в частности, имеется в виду составление гипсографических кривых).

Одновременно с этим на совещании экспертов необходимо также обменяться мнениями по вопросу, касающемуся установления унифицированной подробной программы наблюдений на гидрометеорологических станциях и постах в бассейне Дуная.

ОТЧЕТ

ДИРЕКТОРА АППАРАТА О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА РАБОТЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ ЗА 1959 ГОД

В течение 1959 года Секретариат и Рабочий аппарат Дунайской Комиссии проводил работу согласно плану, принятому на XVII сессии Комиссии в январе 1959 года. В соответствии с указанным планом в 1959 году была проделана следующая работа :

Пункт 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 ;

с) 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.

Этот пункт непосредственно вытекает из положения статьи 8 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, указывающей на разработку плана основных работ, выполняемых в интересах судоходства на основе предложений и проектов придунайских стран и специальных речных Администраций.

На предыдущих сессиях Комиссии было решено разделить выполнение этой задачи на три следующие части:

А) Установление единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня Дуная.

Как известно, этот вопрос решен на XIV сессии.

В) Установление габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на Дунае.

Этот вопрос будет решаться на данной, XVIII сессии.

С) Разработка общего плана основных работ на Дунае на основе предложений и проектов, представленных придунайскими странами и специальными речными Администрациями, с учетом выводов, сделанных после окончания изучения вопросов, относящихся к ледовому и перекатному режиму реки Дунай.

Решение этого вопроса планируется на будущее.

Таким образом, в 1959 году аппарат Комиссии работал над одной из частей указанной задачи и выполнил пункт I плана следующим образом:

а) В целях получения необходимых материалов аппарат Дунайской Комиссии в марте месяце 1959 года направил письма представителям стран — членов Комиссии и специальным речным Администрациям с просьбой прислать необходимые данные, касающиеся построенных и строящихся гидротехнических сооружений, которые предусмотрены на данном участке в интересах судоходства.

До настоящего времени аппаратом Комиссии получены ответы от Советского Союза и Венгрии.

б) Как известно, XVII сессия Дунайской Комиссии рассмотрела проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера и гидротехнических сооружений на реке Дунай. Этот проект частично был принят и аппарату Комиссии было поручено созвать в апреле-мае 1959 года совещание экспертов придунайских стран для рассмотрения габаритов, предусмотренных проектом, но еще не принятых Комиссией.

Указанное совещание состоялось в мае месяце 1959 года. Более подробная информация о совещании приводится в пункте 15 данного отчета.

Руководствуясь замечаниями и предложениями, высказанными на данном совещании, аппарат подготовил окончательный проект Рекомендаций, который будет рассматриваться на настоящей сессии, согласно пункту „d” ориентировочной повестки дня.

с) По изучению перекатного режима р. Дунай аппаратом Комиссии проделана следующая работа :

1. На основе поступивших в аппарат Комиссии материалов было закончено изучение и систематизация статистических данных, характеризующих перекатный режим судоходной части реки Дунай от порта Девин (1880 км) до порта Сулина (0 км) за период с 1946 по 1957 год.

2. Разработан проект унифицированной сводной таблицы по сбору данных, характеризующих перекатный режим реки Дунай, а также проект общих методов, применяемых для получения данных, указанных в этой таблице, с учетом положений Рекомендаций по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае.

3. В начале 1959 года аппарат Комиссии обратился к придунайским странам и к Речной Администрации Низовьев Дуная с просьбой о получении от них данных об объеме землечерпательных работ, осуществленных на их участках в 1957 и в 1958 г. г., а также данных, отражающих экономические показатели этих работ.

В течение 1959 года аппарат Комиссии получил от всех придунайских стран (кроме Австрии) и от Речной Администрации Низовьев Дуная запрошенные данные и на их основе разработал сводную таблицу, содержащую данные об объеме землечерпательных работ, проводимых на отдельных участках реки Дунай в 1957 и в 1958 г. г. Данные, отражающие экономические показатели этих работ, в настоящее время находятся в стадии изучения.

4. Аппарат Комиссии на основе данных, представленных придунайскими странами, разработал проект паспортизации перекатов судоходной части реки Дунай.

Следует отметить, что проекты, указанные в пунктах 2 и 4, были представлены на рассмотрение совещания экспертов, состоявшегося в сентябре 1959 года. В процессе дискуссии было высказано мнение о целесообразности детального изучения вышеупомянутых проектов и о целесообразности выслать письменно аппарату Комиссии до конца октября 1959 г. возможные соображения и замечания по ним. До конца 1959 г. аппаратом Комиссии получены замечания экспертов Федеративной Республики Германии, Австрии и Чехословакии.

Пункт 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.

В 1959 г. аппарат Комиссии в совещаниях Комиссии СЭВ не участвовал, так как не имел приглашений. Участие в работах других международных организаций отражено в пункте 27 настоящего отчета.

Пункт 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.

В соответствии с разработанным макетом аппаратом Комиссии были получены материалы, характеризующие современное положение фарватера и элементов навигационного характера на судоходных частях реки Дунай от порта Девин (1880 км) до 1433 км и от портов Молдова-Веке по левому берегу и Винце по правому берегу до порта Сулина.

На основе этих материалов аппарат Комиссии составил описания фарватера, навигационных опасностей и знаков ограждения судоходных частей реки Дунай, которые соответствуют частям ранее изданной лоции (Навигационное описание реки от порта Девин (1880 км) до 1433 км и от порта Турну-Северин по левому берегу и порта Костола по правому до порта Сулина).

Первое из них издано на ротаторе на русском языке и в ближайшее время будет разослано придунайским странам и специальным речным Администрациям. Что касается издания описания на французском языке, то аппарат Комиссии полагает осуществить его в 1960 году.

Издание Описания реки Дунай от порта Турну-Северин по левому берегу и Костола по правому до порта Сулина будет осуществлено аппаратом после получения от румынских компетентных организаций откорректированного на их участок Дуная лоцийного материала.

По получении материалов, характеризующих современное положение фарватера и элементов навигационного характера на судоходной части реки Дунай от 1433 км до Молдова-Веке по левому берегу и Винце по правому, аппарат Комиссии полагает составить и издать описание этой части реки, включив в него также данные по участку Железных Ворот, материалы которого в аппарате имеются.

Пункт 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.

В начале отчетного года аппарат Комиссии разработал указанный проект схемы (макета), в котором содержались вопросы, касающиеся проведенных в течение года придунайскими странами и специальными речными Администрациями на своих участках Дуная гидротехнических работ (поддержание в эксплуатационном состоянии ранее построенных гидротехнических сооружений, строительство новых гидротехнических

сооружений, землечерпание и т. д.), работ по строительству новых портовых бассейнов, ограждения судоходного пути, гидрографических тральных работ и гидрологических исследований.

Указанный проект аппаратом Комиссии был представлен на рассмотрение группы экспертов в мае 1959 года, которая одобрила его, внося отдельные уточнения и дополнения.

Аппарат Комиссии откорректировал проект схемы (макета) с учетом этих уточнений и дополнений и разослал его придунайским странам и специальным речным Администрациям.

Утверждение проекта схемы (макета) намечено на настоящей сессии, согласно пункту „f“ ориентировочной повестки дня.

Пункт 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.

Аппарат Комиссии не получил от придунайских стран необходимых картографических материалов участков Дуная, карты которых предписывалось переиздать или составить заново.

Пункт 6

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

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

Пункт 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.

Подготовка к изданию Гидрологического ежегодника реки Дунай за 1957 год аппаратом Комиссии велась по макету, содержащему, помимо гидрометеорологических данных по постам Среднего и Нижнего Дуная, также и гидрометеорологические данные по постам Верхнего Дуная и его притоков.

Гидрологический ежегодник реки Дунай за 1957 год издан общим тиражом в 300 экз. и в январе с. г. был разослан придунайским странам и специальным речным Администрациям.

По аналогичному макету было закончено составление Гидрологического ежегодника реки Дунай за 1958 год, издание которого аппарат Комиссии намечает осуществить в 1960 году.

Кроме этого в отчетном году аппаратом Комиссии были собраны материалы, содержащие многолетние характеристики гидрометеорологических элементов (уровни и расходы воды, температура воды и воздуха) по постам немецкого и австрийского участков Дуная, которые после обработки можно издать в виде Дополнения к Гидрологическому справочнику реки Дунай или же, в случае переиздания этого справочника, включить в него эти многолетние данные.

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, в частности, материалов, характеризующих размещение гидрометеорологических станций и постов в бассейне реки Дунай, и представить по этому вопросу информацию на XVIII сессии.

В 1958 году аппаратом Комиссии были собраны от придунайских стран материалы, характеризующие размещение в бассейне реки Дунай сети гидрометеорологических станций и постов, а также программы наблюдений на них. Результаты анализа собранных материалов аппаратом Комиссии излагались в специальной Информации, которая в июле 1958 года была разослана придунайским странам.

Поскольку, как показал анализ собранных материалов, они не полностью отражали существующее положение в части размещения в бассейне реки Дунай сети гидрометеорологических станций и постов, то аппарат Комиссии в отчетном году собрал дополнительные данные по этому вопросу, которые включил в свою информацию. Эта информация была разослана придунайским странам, и ее рассмотрение намечено, согласно пункту „h” ориентировочной повестки дня, на настоящей XVIII сессии Дунайской Комиссии.

Пункт 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.

Аппарат Комиссии на базе действующих судовых документов на судах, плавающих по Дунаю, разработал проекты судовых удостоверений для судов с механическим двигателем, несамоходных судов и судов из категории „малых”.

Разработанные проекты судовых удостоверений были рассмотрены на втором совещании экспертов придунайских стран, проходившем в

начале сентября 1959 года, где эксперты высказали ряд пожеланий, касающихся исключения из проектов излишней детализации данных о судах и их снабжении, а также перекомпоновки этих проектов.

Аппарат Комиссии переработал проекты судовых удостоверений с учетом высказанных экспертами пожеланий и разослал их придунайским странам и специальным речным Администрациям. Рассмотрение этих проектов намечено, согласно пункту „g” ориентировочной повестки дня, на настоящей XVIII сессии Дунайской Комиссии.

Пункт 10

Подготовить проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае и представить его на рассмотрение XVIII сессии Дунайской Комиссии.

Проект предложений по изменению Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае аппарат Комиссии начал разрабатывать в 1958 году, с учетом перспективного развития дунайского судоходства и гидростроительства, а также унифицированной системы сигналов, принятой для международных водных путей. В первой половине 1959 года разработанный аппаратом Комиссии проект предложений был разослан всем придунайским странам и специальным речным Администрациям и в сентябре 1959 года был рассмотрен на втором совещании экспертов этих стран.

В процессе дискуссии по существу проекта предложений эксперты внесли в него ряд изменений. В конце отчетного года аппарат Комиссии закончил разработку проекта предложений, включив в него изменения, предложенные экспертами, и вновь разослал его придунайским странам и специальным речным Администрациям. Рассмотрение указанного проекта предложений намечено, согласно пункту „e” ориентировочной повестки дня, на настоящей, XVIII, сессии Дунайской Комиссии.

Пункт 11

Собрать от придунайских стран материалы, характеризующие существующее положение в части охраны вод Дуная от загрязнения, обратив внимание на загрязнение вод от судоходства, и представить по этому вопросу информацию на XVIII сессии.

Аппарат Комиссии в феврале с. г. обратился к представителям стран — членов Комиссии, а также к компетентным организациям Австрии и Федеративной Республики Германии с просьбой прислать ему указанные материалы, предлагая одновременно руководствоваться при их подготовке перечнем вопросов, приложенным к письму аппарата.

Все запрошенные страны направили аппарату необходимые материалы, и обобщающая информация по данному вопросу представляется на рассмотрение настоящей, XVIII сессии, согласно пункту „i” ориентировочной повестки дня.

Пункт 12

Собрать от придунайских стран и изучить предложения по изменению Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае.

На XVII сессии Дунайской Комиссии по просьбе делегации Чехословацкой Республики в план работы Комиссии на 1959 год был включен вопрос о сборе аппаратом Комиссии предложений по изменению Основных положений, рекомендуемых при унификации таможенного надзора на Дунае.

В марте отчетного года от Чехословакии в аппарат Комиссии поступил проект изменений к указанным Основным положениям с просьбой о рассылке его придунайским странам. Аппарат Комиссии разослал этот проект придунайским странам и, в свою очередь, просил направить ему возможные предложения и замечания по существу проекта.

На состоявшемся в начале сентября 1959 года втором совещании экспертов придунайских стран аппарат Комиссии информировал о собранных от придунайских стран к чехословацкому проекту предложениях и замечаниях. В указанной информации также отмечалось, что со своей стороны аппарат Комиссии, учитывая практическую целесообразность внесения изменений в Основные положения, считает, что на основе чехословацкого проекта и поступивших к нему предложений и замечаний он может в 1960 году приступить к разработке полного проекта изменений, который после обсуждения на совещании экспертов придунайских стран представит на рассмотрение одной из очередных сессий Дунайской Комиссии.

Совещание экспертов согласилось с предложением аппарата Комиссии, чтобы при составлении проекта плана работы Дунайской Комиссии на 1960 год им было предусмотрено включение вопроса о разработке на базе поступивших от придунайских стран предложений общего проекта изменений к Основным положениям, рекомендуемым при унификации таможенного надзора на Дунае. Эксперты также считали полезным, чтобы в течение 1960 года для рассмотрения указанного проекта изменений, разработанного аппаратом, было созвано совещание экспертов придунайских стран, в котором приняли бы участие также специалисты по юридическим вопросам и вопросам судоходства. На основании этого аппарат Комиссии предусмотрел в проекте плана работы Дунайской Комиссии на 1960 г. разработку проекта общих изменений к Основным положениям, с обсуждением его на группе экспертов.

Пункт 13

Собрать от придунайских стран материалы о применении новых методов в судоходстве 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.

Выполняя настоящий пункт плана работы, аппарат Комиссии разработал макет, по которому он желал бы получить от придунайских стран материалы о применении новых методов в судовождении (буксировка методом толкания, использование радиолокационной аппаратуры и т. д.), а также об опыте по использованию отражателей и фосфоресцирующих красок на знаках навигационной путевой обстановки.

Согласно вопросам, изложенным в макете, аппаратом Комиссии были получены от придунайских стран материалы, на основе которых он разработал доклад, состоящий из следующих 3-х частей:

1. Общая часть

2. Буксировка методом толкания и другие новые методы вождения судов на Дунае

3. Использование радиолокационной аппаратуры, а также об опыте по использованию отражателей и фосфоресцирующих красок на знаках навигационной путевой обстановки на Дунае.

Доклад издан на ротаторе, на официальных языках Дунайской Комиссии и разослан придунайским странам и специальным речным Администрациям.

Пункт 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.

По этому вопросу аппаратом Комиссии также был разработан макет, по которому он получил от Советского Союза и Австрии материалы, содержащие описание имеющегося у них опыта эксплуатации флота при плавании на водохранилищах.

Со своей стороны аппарат Комиссии полагает на основе уже имеющихся материалов составить в 1960 году специальный доклад и разослать его придунайским странам и специальным речным Администрациям.

Пункт 15

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

Совещание группы экспертов придунайских стран состоялось с 27 по 30 мая 1959 года.

Совещание рассмотрело три вышеуказанных габарита, которые содержатся в проекте Рекомендаций и которые не были приняты на XVII сессии.

Эксперты согласовали минимальную глубину фарватера на втором этапе, габариты шлюзов на участке Генью—Будапешт и полезную высоту судоходных пролётов мостов на участках реки, где условия судоходства будут улучшены путем канализации.

Что касается полезной высоты судоходных пролётов мостов на участке реки со свободным течением от Девина до Браила, то все эксперты, за исключением югославских, считали обоснованным принять полезную высоту судоходных пролётов мостов в 9,5 м при высоком судоходном уровне воды, югославские эксперты считали целесообразным принять полезную высоту 8,5 м.

Настоящей XVIII сессии предстоит решить этот вопрос.

Кроме того, эксперты рассмотрели схему проекта указанных Рекомендаций, разработанных на основе предложений и изменений, внесенных рабочей группой на XVII сессии. Совещание экспертов внесло в эту схему некоторые изменения редакционного характера и рекомендовало аппарату включить эти изменения в окончательный проект Рекомендаций.

По предложению аппарата эксперты также рассмотрели проект схемы по сбору данных о содержании фарватера реки Дунай, подготовленный аппаратом согласно пункту 4 плана работы Комиссии на 1959 год. Подробная информация по этому вопросу содержится в пункте 4 настоящего отчета.

Результаты совещания изложены в докладе (док. ГЭ/59-1), который был разослан всем придунайским странам.

Пункт 16

Провести второе совещание экспертов придунайских стран по обсуждению навигационных и технических вопросов. Включить предварительно в 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.

Второе совещание экспертов по навигационным и техническим вопросам было проведено с 7 по 12 сентября 1959 года. Эксперты обсудили вопросы, предусмотренные планом, а также заслушали информацию аппарата Комиссии о ходе разработки Группой экспертов при ЕЭК Рекомендаций по унификации полицейских регламентов и сигнализации для международных внутренних водных путей.

Основой для дискуссии по вопросам повестки дня были взяты проекты, подготовленные аппаратом Комиссии в соответствии с пунктами 1 (1—4), 9 и 10 плана работы Комиссии на 1959 год, а также информации, представленные аппаратом Комиссии.

Эксперты обменялись мнениями по существу вопросов, изложенных в проектах и информациях, и сочли целесообразным внести в них ряд уточнений и дополнений. Впоследствии, при разработке окончательных проектов аппаратом Комиссии были уточнены все замечания экспертов, и в таком виде эти проекты представляются на рассмотрение настоящей сессии Дунайской Комиссии.

В заключение совещание экспертов приняло доклад о результатах своей работы, который в сентябре 1959 г. (док. ГЭ/59-3) аппаратом Комиссии был разослан всем придунайским странам и специальным речным Администрациям.

Пункт 17

Подготовить и издать на ротаторе бюллетень по грузообороту на Дунае за 1956—1957 г. г. и подготовить к изданию бюллетень по грузообороту на 1958 год.

На основе полученных от придунайских стран и специальных речных Администраций материалов аппарат Комиссии подготовил Статистический бюллетень Дунайской Комиссии (грузооборот на Дунае за период с 1955 по 1958 г. г.). Указанный бюллетень был издан на ротаторе общим тиражом в 200 экз. и в декабре 1959 года разослан всем придунайским странам и специальным речным Администрациям.

По сравнению с изданным в 1958 году бюллетенем за 1950—1955 г. г., настоящий бюллетень дополнен еще одним разделом — транзитный грузооборот, в котором помещены данные о количестве грузов, проследовавших транзитом через определенные участки Дуная.

Пункт 18

Продолжать сбор и изучение данных, касающихся объема перспективного грузооборота на Дунае, с учетом возможного соединения Дуная с другими бассейнами.

В течение 1958 года по этому вопросу были получены некоторые материалы от Венгрии и Болгарии, а также в ответах ряда придунайских стран было указано, что из-за отсутствия в настоящее время материалов пока не представляется возможным сообщить соображения по перспективному грузообороту на Дунае.

Кроме того, через компетентные организации Федеративной Республики Германии в 1959 г. был получен неофициальный доклад, касающийся вопроса перспективного грузооборота на Дунае.

Все указанные материалы изучаются аппаратом Комиссии и по получении остальных материалов аппарат будет иметь возможность представить соответствующий доклад по перспективному грузообороту на Дунае.

Пункт 19

Издать типографским способом Альбом типов судов, плавающих на Дунае, со схемами и указанием основных характерных данных судов.

На основе полученных от всех придунайских стран материалов, аппарат Комиссии издал типографским способом Альбом типов судов общим тиражом в 1500 экземпляров и разослал его придунайским странам и специальным речным Администрациям.

Пункт 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.

Выполняя указанный пункт плана работы, аппарат Комиссии на основе полученных от придунайских стран и специальных речных Администраций материалов издал типографским способом вышеуказанный Сборник и разослал его придунайским странам и специальным речным Администрациям в декабре 1959 года.

Пункт 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.

Аппарат Комиссии в начале марта отчетного года направил всем представителям, специальным речным Администрациям, а также компетентным организациям Австрии и Федеративной Республики Германии письмо, в котором была изложена просьба прислать аппарату для подготовки Сборника соответствующую документацию на одном из официальных языков или пополнить, также на одном из официальных языков, законоположения, которые в свое время были уже представлены в его распоряжение.

При этом предлагалось руководствоваться макетом, который в свое время получил одобрение экспертов придунайских стран — членов Комиссии, а также отмечалось о необходимости получения указанных материалов аппаратом Комиссии до конца мая 1959 г., учитывая установленный срок сдачи в типографию авторского оригинала Сборника.

На указанное письмо поступили ответы от Болгарии, Советского Союза, Югославии и Чехословакии с приложением, в некоторых случаях, дополнительной документации.

Однако аппарат не смог приступить к окончательной подготовке авторского оригинала Сборника, так как полученная документация отражает различные вопросы, в результате чего не представляется возможным сделать полную подборку материалов по вопросам, входящим в указанный выше макет.

На совещании представителей стран — членов Комиссии, проходившем в сентябре—октябре с. г., аппарат информировал о положении, сложившемся в отношении подготовки Сборника, и, получив на это

одобрение представителей, обратился вновь к странам — членам Дунайской Комиссии с просьбой о высылке дополнительных материалов, отмечая в этот раз минимальный объем документации, которую желательно поместить в Сборнике в отношении каждой страны.

По мнению аппарата, после представления в его распоряжение дополнительных материалов будет возможно подготовить Сборник законоположений, удовлетворяющий требованиям, которыми руководствовалась XVII сессия, возлагая на аппарат Комиссии указанную выше задачу.

Пункт 22

Подготовить и издать типографским способом протоколы XVII сессии Дунайской Комиссии.

Аппарат составил на официальных языках Комиссии предварительные протоколы XVII сессии, которые разослал представителям на заключение во второй половине апреля.

Типографским способом протоколы изданы в конце ноября 1959 года, в соответствии с планом изданий, согласованным с типографией, и в декабре вместе с другими изданиями Комиссии разосланы представителям.

Пункт 23

В первой половине 1959 года издать на ротаторе доклад о ледовом режиме реки Дунай и разослать его придунайским странам и специальным Администрациям.

Доклад о ледовом режиме реки Дунай аппаратом Комиссии отпечатан на официальных языках Комиссии на ротаторе общим тиражом в 150 экз. По окончании брошюровки доклад будет разослан всем придунайским странам и специальным речным Администрациям.

Пункт 24

Закончить подготовку и издать типографским способом Сборник действующих договоров и соглашений, заключенных по вопросам судоходства на Дунае.

После окончания переводов текстов соглашений, представленных аппарату для опубликования в Сборнике, был составлен авторский оригинал Сборника на русском и французском языках. Учитывая, что при его составлении аппарат иногда пользовался неофициальными переводами, представилось целесообразным направить в этих случаях подготовленные тексты соответствующей стране с целью проверки их на основе подлинных текстов. Таким образом аппарат собрал ряд замечаний по текстам некоторых соглашений, которые нашли свое отражение в публикуемом Сборнике. Составленный аппаратом Комиссии Сборник сдан в типографию и выйдет из печати во второй половине января 1960 года общим тиражом в 1000 экз.

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.

Указанное совещание, на котором произошел обмен мнениями по всем приведенным выше вопросам повестки дня, состоялось с 24 по 29 августа 1959 года.

В связи с тем, что на своем первом совещании, проходившем в сентябре 1958 года, эксперты уже обменялись мнениями по основным проблемам, связанным с вопросом об ограничении ответственности судовладельца во внутреннем судоходстве, на данном совещании в основу дискуссии в отношении первого пункта повестки дня был положен предварительный проект Конвенции об ограничении ответственности собственников судов, который позднее, в октябре 1959 года, стал предметом обсуждения на Рабочей группе по речному праву при ЕЭК в Женеве.

Что касается вопросов о регистрации судов внутреннего плавания и о вещных правах на эти суда, то общее мнение экспертов сводилось к тому, что на практике до сих пор не возникало необходимости изменить положение, которое сложилось в придунайских странах в данной области речного права.

Однако эксперты признали целесообразным дальнейшее изучение данных проблем, с целью определения в будущем своей позиции к проектам Конвенций о регистрации судов и о вещных правах на суда внутреннего плавания, разрабатываемых в рамках ЕЭК.

В ходе дискуссии по вопросам, касающимся Регламента о правах и обязанностях сотрудников аппарата Комиссии, эксперты согласились с тем, что является целесообразным подготовить проект нового Регламента или внести в действующий Регламент необходимые дополнения и изменения.

В основу работы, направленной на осуществление данной задачи, был положен предварительный проект Дополнений к Регламенту, разработанный аппаратом, а также учитывались сопоставительные тексты некоторых положений Регламента Дунайской Комиссии и регламентов других международных организаций, подготовленные также аппаратом для облегчения работы совещания.

Дискуссия по Регламенту велась с юридической точки зрения, представляя вопросы финансового порядка дополнительному рассмотрению экспертами по финансовым вопросам. В результате дискуссии было признано целесообразным, чтобы аппарат подготовил проект измененного Регламента, в котором нашли бы свое отражение мнения, высказанные на совещании.

Соответствующий доклад о втором совещании группы экспертов по юридическим вопросам был разослан представителям в сентябре 1959 года (док. ГЭ/59—2).

Пункт 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.

В течение отчетного года аппарат Комиссии продолжал регулярное составление аннотаций, список которых рассылался в адрес представителей стран — членов Комиссии и специальных речных Администраций.

Пункт 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.

В течение 1959 года сотрудники аппарата приняли участие:

- a) В двух сессиях Рабочей группы по речному праву при ЕЭК в Женеве по разработке проектов конвенций о договоре перевозки грузов, об ответственности собственников судов и о регистрации судов внутреннего плавания;
- b) В двух совещаниях Комитета по изучению унификации некоторых частей речного права в Риме, по разработке проекта Конвенции о вещных правах на суда внутреннего плавания.
- c) В трех совещаниях групп экспертов при ЕЭК по унификации регламентов и сигнализации во внутреннем судоходстве;
- d) В работе третьей сессии Подкомитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН;
- e) В работе 19 сессии Комитета по внутреннему транспорту при ЕЭК ООН;
- f) В совещании Совместной чехословацко—венгерской Комиссии для участка Дуная Райка—Ипель (Ипой).

Подробные доклады об участии сотрудников в вышеуказанных сессиях и совещаниях были своевременно направлены представителям.

Пункт 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.

Указанное постановление возложило на аппарат Дунайской Комиссии организацию в 1959—1960 г. г., по согласованию с компетентными организациями придунайских стран, ознакомительную поездку по Дунаю с участием на протяжении всего Дуная представителей компетентных организаций и судоходных обществ.

При выполнении этого пункта плана работы, учитывая, что эта ознакомительная поездка осуществляется по этапам в течение двух лет (1959 и 1960 г. г.), аппарат Комиссии организовал в 1959 году поездку на участке Дуная от Регенсбурга до Мохач и включил в проект плана работы на 1960 г. организацию ознакомительной поездки по участку от Бездана до Сулины.

Ознакомительная поездка по участку Регенсбург—Мохач состоялась с 14 по 23 сентября 1959 года. В поездке приняли участие, кроме сотрудников аппарата, представители компетентных организаций Венгрии, Советского Союза, Чехословакии, Югославии, Федеративной Республики Германии и Австрии.

Доклад об этой ознакомительной поездке разослан придунайским странам.

Пункт 29

Подготовить план работы и проект бюджета Комиссии на 1960 год.

Проект плана работы Дунайской Комиссии на 1960 год аппаратом подготовлен и будет рассматриваться на настоящей XVIII сессии Комиссии. Также подготовлен проект бюджета Комиссии на 1960 год, который был разослан в декабре 1959 года представителям стран — членам Комиссии.

Укомплектованность аппарата Дунайской Комиссии

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

Освобождены от должности в аппарате :

1. главный бухгалтер Аврамеску И. Л., гражданка РНР, с 4 марта 1959 года ;

2. старший инженер по навигационной службе Попов Н. Г., гражданин НРБ, с 14 мая 1959 года ;

3. старший инженер по гидрометеорологической службе Милованович И., гражданин ФНРЮ, с 23 сентября 1959 года ;

4. стенографистка-машинистка французского языка Галлаи Д., гражданка ВНР, с 8 ноября 1959 года ;

5. стенографистка-машинистка русского языка Ратанова О. В., гражданка СССР, с 1 января 1960 года.

За это же время в штатный персонал аппарата Комиссии зачислены :

1. главный бухгалтер Миклэу Й., гражданин РНР, с 1 февраля 1959 года ;

2. старший инженер по навигационной службе Кинов Н. С., гражданин НРБ, с 5 апреля 1959 года ;

3. старший инженер по гидрометеорологической службе Рапаич В, гражданин ФНРЮ, с 29 сентября 1959 года.

В соответствии с действующим штатным расписанием, из 33 штатных должностей укомплектовано 24 должности, в том числе по Секретариату из 16 штатных единиц укомплектовано 10 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.....	7 чел.
граждан РНР	3 чел.
граждан СССР	3 чел.
граждан ЧСР	4 чел.
граждан ФНРЮ	4 чел.

Кроме штатного персонала, в аппарате Дунайской Комиссии работает 11 человек внештатного персонала — граждан Венгерской Народной Республики.

Прочие вопросы

1. Помимо выполнения указанных в плане задач, аппарат Комиссии в отчётном году продолжал сбор ежедневных радиосводок о состоянии гидрометеорологических элементов в бассейне Дуная.

Данные о состоянии гидрометеорологических элементов заносились в специальный журнал, и на их основе вели графики колебания уровней воды по основным водомерным постам Дуная за 1959 год.

2. Прделана значительная работа по ремонту здания Комиссии, мебели и другим хозяйственным мероприятиям, обеспечивающим деятельность Комиссии.

3. Следует отметить, что в отчётном году объем изданий Комиссии значительно увеличился, в связи с чем имели место затруднения с размещением изданий по типографиям и осуществлением изданий в определенный срок, так как типографии имели свои плановые загрузки. По этой причине, а также потому, что аппарат Комиссии мог подготавливать для издания авторские оригиналы только после получения от стран необходимых материалов и их соответствующей переработки, некоторые издания Комиссии вышли из печати только в конце 1959 года или в начале 1960 года.

Отчёт об исполнении бюджета Дунайской Комиссии по состоянию на 1 января 1960 года представляется отдельно.

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

ОБ ИСПОЛНЕНИИ СМЕТЫ НА 1 ЯНВАРЯ 1960 г.

ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТА

на 1 января 1960 года

	В форинтах
I. Приход	
Взносы придунайских стран в бюджет Комиссии за 1959 г.	3 426 000
Остаток по бюджету на 1/1. 1959 г.	175 983
Предварительные взносы придунайских стран в счет 1960 г.	1 113 063
Прочие доходы	
a) Арендная плата сотрудников за пользование имуществом Комиссии	21 276
b) %% начисления в Банках	4 532
c) Поступления от проданных материалов, изданных Комиссией	5 276
Итого ...	4 746 130
II. Расход	
Израсходовано по статьям бюджета за 1959 г.:	
Статья 1	2 207 318
Статья 2	28 797
Статья 3	453 777
Статья 4	133 331
Статья 5	315 271

	В форинтах
Статья 6	76 744
Статья 8	12 773
Статья 9	21 340
Статья 10	10 905
Статья 11	15 000
Статья 12	85 304
Итого ...	3 360 560
Остаток по бюджету на 1 января 1960 г.	1 385 570
Всего ...	4 746 130
В том числе :	
а) Наличие в кассе	16 250
б) Наличие в банках	1 317 210
в) Кладовая	52 110
Итого ...	1 385 570

Статьи	Наименование	В ф о р и н т а х			
		Утверждено	Израс- ходовано	Неисполь- зованный остаток ас- сигнований	Перерас- ходовано
1	ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА	2 226 000	2 207 318	18 682	
	В том числе :				
	a) Основная зарплата	1 597 000	1 596 813	187	
	b) Надбавка за знание языков ...	155 000	146 715	8 285	
	c) Надбавка за выслугу лет	229 000	219 122	9 878	
	d) Надбавка на детей	90 000	94 478	—	4 478
	e) Зарплата работников внештат- ного персонала	155 000	150 190	4 810	
2	НАЧИСЛЕНИЯ НА ЗАРПЛАТУ	31 000	28 797	2 203	
	В том числе :				
	a) Страховые начисления	25 000	24 266	734	
	b) Культфонд	6 000	4 531	1 469	
3	ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ РАСХОДЫ	476 000	453 777	22 223	
	В том числе :				
	a) Канцелярские и чертежные принадлежности	15 000	7 963	7 037	
	b) Типографские расходы	6 000	1 138	4 862	
	c) Телефонные и почтово-теле- графные расходы	55 000	54 802	198	
	d) Наем и содержание помещений	298 000	297 560	440	
	e) Ремонт помещений	15 000	9 205	5 795	
	f) Приобретение мелкого инвен- таря	3 000	2 903	97	
	g) Содержание и ремонт автотран- спорта	70 000	69 432	568	
	h) Страхование имущества	14 000	10 774	3 226	
4	КОМАНДИРОВКИ И ПЕРЕМЕ- ЩЕНИЕ СОТРУДНИКОВ ..	145 000	133 331	11 669	
	В том числе :				
	a) Оплата проезда, суточных и квартирных	80 000	54 342	25 658	
	b) Расходы по перемещению ра- ботников	25 000	44 367	—	19 367
	c) Оплата проезда сотрудников при уходе в отпуск	40 000	34 622	5 378	

Статьи	Наименование	В ф о р и н т а х			
		Утверждено	Израс- ходовано	Неисполь- зованный остаток ас- сигнований	Перерас- ходовано
5	ИЗДАНИЕ МАТЕРИАЛОВ КО- МИССИИ	500 000	315 271	184 729	
6	ПРОВЕДЕНИЕ И ОБСЛУЖИВА- НИЕ СЕССИЙ КОМИССИИ ..	80 000	76 744	3 256	
8	ПРИБРЕТЕНИЕ ЛИТЕРА- ТУРЫ И ПЕРИОДИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ.....	18 000	12 773	5 227	
9	ПРИБРЕТЕНИЕ ИНВЕНТАРЯ И СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА .	25 000	21 340	3 660	
10	РЕМОНТ ИНВЕНТАРЯ	15 000	10 905	4 095	
11	МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИ- ВАНИЕ.....	17 000	15 000	2 000	
12	ПРОЧИЕ РАСХОДЫ	94 000	85 304	8 696	
	В том числе :				
	а) Пособия на лечение и оплата курортно-санаторных путевок .	80 000	72 369	7 631	
	б) Представительские, премналь- ные и непредвиденные расходы	14 000	12 935	1 065	
	Итого	3 627 000	3 360 560	266 440	

БАЛАНС
На 1 января 1960 г. в форинтах

А К Т И В		П А С С И В	
I. Касса	16 250,38	I. Предварительные взносы придунайских государств в счет 1960 г.	1 113 063,06
II. Наличие в Банках :		II. <i>Переходящий остаток на 1. I. 1960</i>	
1. Госсберкасса, г. Будапешт	829 895,99	Взносы придунайских государств в бюджетный фонд Комиссии в соответствии со ст. 10 Конвенции и постановлением XVII сессии	
2. Венг. Нац. Банк сч. клиринг. юг. дол. 172 429,32		Остаток по бюджету 1958 г.	3 426 000
доллары 1 961,98	174 391,30	Прочие поступления .	175 982,53
3. Чехослов. Гос. Банк, г. Прага	35,34		31 084,06
4. Нац. Банк ФНРЮ г. Белград	312 887,74	Расходы за 1959 г.	3 633 066,59
III. <i>Кладовая</i>			3 360 559,28
	52 109,62		
	1 385 570,37		272 507,31
			1 385 570,37

Директор Аппарата Дунайской Комиссии

К. ХАЛАЧЕВ

31 декабря 1959 г.

Главный Бухгалтер

И. МИКЛЭУ

ОБЪЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

К ОТЧЕТУ ОБ ИСПОЛНЕНИИ БЮДЖЕТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ ЗА 1959 ГОД

В соответствии со ст. 46 Правил процедуры, настоящей сессии представляется на рассмотрение отчет об исполнении бюджета Комиссии за 1959 год.

Бюджет Дунайской Комиссии, составленный, в соответствии со ст. 10 Конвенции, из взносов придунайских государств — членов Комиссии, производимых ежегодно в одинаковом для каждого государства размере, был утвержден XVII сессией Дунайской Комиссии, равный по приходной и расходной его частям в сумме 3.627 тыс. форинтов.

Приходная часть бюджета (в форинтах)

Согласно решению XVII сессии приходная часть бюджета определялась из:

I. Взносов придунайских государств — членов Комиссии:		
НРБ	571 000	
ВНР	571 000	
РНР	571 000	
СССР	571 000	
ЧСР	571 000	
ФНРЮ	571 000	3 426 000
II. Переходящего остатка неиспользованных средств по бюджету 1958 года		
		175 983
III. Предполагавшихся прочих поступлений:		
арендная плата сотрудников за пользование имуществом Комиссии, начисления в Банках, поступления от проданных публикаций Дунайской Комиссии и прочее	25 017	
Итого		<u>3 627 000</u>

Фактически в течение 1959 г. приходная часть бюджета состояла из:

I. Взносов придунайских государств — членов Комиссии в соответствии с решением XVII сессии	3 426 000
--	-----------

II. Остатка неиспользованных средств по бюджету 1958 года		175.983
III. Предварительных взносов придунайских государств — членов Комиссии в счет 1960 г.		
НРБ	210 000	
ВНР	210 000	
РНР	210 000	
СССР	211 753	
ФНРЮ	271 102	
ЧСР	208	1 113 063
IV. Прочих поступлений:		
арендная плата сотрудников за пользование имуществом Дунайской Комиссии	21 276	
поступления от проданных публикаций Дунайской Комиссии	4 558	
поступления от проданных материалов и предметов инвентаря Дунайской Комиссии	718	
% % начисления в банках	4 532	31 084
Итого . . .		<u>4 746 130</u>

Сумма в 1.119.130 форинтов, превышающая приходную часть бюджета против суммы, утвержденной XVII сессией, образовалась по ст. ст. — Предварительные взносы придунайских государств — членов Комиссии в счет 1960 года и — Прочие поступления.

Расходная часть бюджета
(в форинтах)

Предусмотренная для расходования сумма на 1959 год	3 627 000
Сумма, поступившая в бюджет за счет превышения по доходам ст. — Прочие поступления	<u>6 067</u>
	3 633 067
Фактический расход по всем статьям бюджета за 1959 год	<u>3 360 560</u>
Неиспользованные средства по бюджету 1959 г. как переходящий остаток составляют	<u>272 507</u>

Из указанной суммы около 160.000 форинтов предназначены для оплаты типографских расходов за издания Комиссии, заказанные в 1959 году и вышедшие из печати в начале января 1960 г.

Структура переходящего остатка по статьям:

1. Заработная плата	18 682
2. Начисления на зарплату	2 203
3. Хозяйственные расходы	22 223
4. Расходы по командировкам	11 669
5. Издание материалов Комиссии	184 729
6. Расходы на проведение и обслуживание сессий	<u>3 256</u>

8. Приобретение литературы	5 227
9. Приобретение инвентаря	3 660
10. Ремонт инвентаря	4 095
11. Расходы по медобслуживанию	2 000
12. а) Пособия на лечение	7 631
б) Представительские расходы	1 065
Прочие поступления	6 067
Итого	<u>272 507</u>

Расходование средств по статьям :

Ст. 1. Заработная плата

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

Внештатному персоналу выплачивалась заработная плата по окладам, установленным в соответствии с заключенными договорами по местному законодательству, и некоторые надбавки — согласно Регламенту о правах и обязанностях.

В течение отчетного года были отозваны из аппарата Комиссии и заменены новыми 3 сотрудника. Кроме того, приступила к работе новая стенографистка-машинистка русского языка. Все эти изменения отразились на ст. — Заработная плата — и главным образом на п/ст. ст. — Надбавка за выслугу лет — и — Надбавка за знание языков. В результате этих изменений образовался остаток в сумме 18.682 фт.

Ст. 2. Начисления на заработную плату

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

Ст. 3. Хозяйственные расходы

Предусмотрено	476 000
Израсходовано	<u>453 777</u>
Остаток	<u>22 223</u>

По большинству разделов этой статьи утвержденные суммы в основном израсходованы.

Образовавшийся остаток объясняется рациональным расходованием средств при проведении ремонта помещений, уменьшением сумм при заключении договоров по страхованию имущества, а также экономным расходованием средств при покупке канцелярских и чертежных принадлежностей.

Ст. 4. Расходы по командировкам и перемещению сотрудников

Образовавшийся остаток по п/статьям :

а) Оплата проезда, суточных и квартирных	25 658
б) Оплата проезда сотрудников при уходе в отпуск	5 378
Итого	31 036

покрывает в пределах данной статьи перерасход по п/ст „б” — Расходы по перемещению работников — в сумме 19.367 форинтов, образовавшийся в связи с заменой сотрудников в аппарате Комиссии в течение 1959 года.

Ст. 5. Издание материалов Комиссии

Оплачены полностью или частично типографские и другие расходы по изданию :

Доклада — О ледовом режиме реки Дунай

Ежемесячного гидрологического бюллетеня

Гидрологического ежегодника за 1957 г.

Километровника р. Дунай на французском языке

Альбома зимовников и временных зимних убежищ на р. Дунай

Протоколов XVII сессии

Альбома типов судов, плавающих по Дунаю

Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии

Сборника действующих сборов, взимаемых с судов, плавающих по Дунаю

Сборника договоров, заключенных по вопросам судоходства на Дунае

Погашение задолженности „Артии” за издание Карты реки Дунай.

Из-за несвоевременного завершения работ типографией и неполучения соответствующих счетов, сумма приблизительно в 160.000 форинтов должна быть перенесена в бюджет 1960 года для окончательного расчета с типографией за издания 1959 года.

Ст. 6. Проведение и обслуживание сессий

Сумма в 76.744 фт. израсходована на проведение XVII сессии, 3 совещаний групп экспертов и одного совещания представителей.

Ст. 8. Приобретение литературы и периодических изданий

Израсходовано на приобретение периодических изданий и технической литературы 12.773 форинта.

Образовавшийся остаток по этой статье объясняется тем, что до 1 января не поступили все счета на заказанную литературу в 1959 году.

Ст. 9. Приобретение инвентаря и средств транспорта

Приобретено 14 ковров, 2 пишущие машинки, 1 счетная машинка, посуда, газовая плита и занавеси для служебного помещения, квартир директора и сотрудников.

Предусмотренная сумма	25 000
Израсходовано	21 340

Ст. 10. Ремонт инвентаря

По мере необходимости производилась починка инвентаря в служебном здании и квартирах сотрудников. Израсходованная сумма составляет 10.900 форинтов.

Ст. 11. Медицинское обслуживание

Уплачено за право пользования поликлиникой штатными сотрудниками аппарата Комиссии и членами их семей, согласно заключенному договору, по 50 форинтов в месяц за каждого сотрудника.

Всего 15.000 форинтов.

Ст. 12. Прочие расходы

По этой статье были выплачены, в пределах двухнедельного основного оклада, пособия при уходе сотрудников в отпуск и при рождении детей в сумме 72.369 форинтов.

По этой же статье оплачены представительские и премиальные расходы — 12.935 форинтов.

Утвержденный бюджет соответствовал реальным расходам Комиссии согласно утвержденному плану работы на 1959 год.

ИНФОРМАЦИЯ

О ПОЛОЖЕНИИ В ПРИДУНАЙСКИХ СТРАНАХ В ЧАСТИ ОХРАНЫ ВОД ДУНАЯ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

В настоящее время серьезной опасностью для всего национального хозяйства стран, достигнувших определенной степени развития промышленности, являются различные виды растущего загрязнения водных систем. Неблагоприятные последствия этого обстоятельства заключаются не только в серьезных затруднениях гигиенического характера, но также и в том, что быстро растут претензии в отношении количества воды и что ее загрязнение одним видом деятельности часто делает невозможным использовать ту же самую воду для других целей, и это обстоятельство, наконец, бывает причиной нехватки воды, имеющей требуемые физические, химические и биологические качества.

Таким образом растущее загрязнение вод становится одной из самых важных проблем водного хозяйства многих государств. В связи с этим природные источники воды подвергаются техническим мероприятиям и экономической регламентации с учетом многосторонних и иногда противоречащих себе интересов различных хозяйственных отраслей в отношении использования воды. При установлении мероприятий, целью которых являлась бы в международном плане охрана водной системы от загрязнения, по мнению аппарата, следует исходить из определенных элементов, уточнение которых в таком случае является необходимым для определения общего направления таких мероприятий. С учетом этого Секретариат, приступая в соответствии с планом работы Дунайской Комиссии на 1959 год к сбору материалов от придунайских стран, характеризующих существующее положение в части охраны вод Дуная от загрязнения, стремился к тому, чтобы представленные ему материалы содержали ответы на вопросы, которые, по его мнению, в отношении данной проблемы являются характерными. Упомянутое соображение, насколько это на основе полученных данных представлялось возможным, нашло также свое отражение в настоящей обобщающей информации.

1. В отношении критерия определения степени загрязнения вод р. Дунай нельзя отметить единой системы, которая в настоящее время применялась бы в придунайских странах. В основном, с некоторым различием в зависимости от страны, установлено несколько критериев качества воды, и оценка степени загрязнения проводится на основании химических, биологических и бактериологических исследований и анализов, учитывая при этом в принципе следующие показатели: определение количества взве-

шенных веществ, запаха, привкуса, растворенного кислорода, биохимической потребности в кислороде, активной реакции воды, окраски, наличия возбудителей заболеваний, наличия ядовитых веществ, наличия пленок масел и жиров, плавающих на поверхности.

С точки зрения характеристики качества воды Дуная можно представить примерно следующую картину :

На *немецком* судоходном участке реки в отношении качества воды, определяемого на основе результатов постоянных химических и биологических исследований, отмечаются три категории. Одна из них, носящая характеристику сильно загрязненной воды, относится к участку длиной в 35 км, на котором сказывается влияние сточных вод, сбрасываемых химическими и целлюлозно-бумажными заводами г. Кэльхейм. Другая — среднезагрязненная — отмечается на протяжении 142 км на участке реки, в который попадают воды сахарных заводов г. Ратисбонн. Оценку минимального или среднего загрязнения получил участок длиной в 36 км, расположенный выше и ниже от г. Пассау.

Воды Дуная *чехословацкого* участка в части, прилегающей к австрийской границе, имеют характер второго и слабовыраженного третьего класса чистоты. За вредные вещества, наличие которых наблюдается на данной части реки, следует считать пленки масел и жиров, образующиеся часто на поверхности в результате загрязнения, поступающего из Австрии и из притока р. Дунай — р. Моравы.

Изменений в степени загрязнения в течение года в результате сильного течения и сравнительно большого среднего расхода воды практически не наблюдается. Исключением является участок ниже г. Братиславы, где сказывается в течение круглого года влияние сточных вод канализационной городской системы, а также участка выше Братиславы до устья р. Моравы, которая приносит сточные воды, сбрасываемые сахарными заводами, и ухудшает качество дунайской воды в период работы упомянутых заводов. Однако это ухудшение наблюдается как выше, так и ниже г. Братиславы только у левого берега и с показанием третьего, с небольшой тенденцией к четвертому классу чистоты. Однако в профиле Габчикова различий в качестве воды больше не наблюдается.

Следует отметить, что бытовые и сточные воды г. Комарно, спускаемые в р. Дунай непосредственно или через р. Ваг, не являются значительным источником загрязнения ввиду сильного течения р. Дунай. Также можно пренебречь загрязнением, причиной которого является судоходство.

Характеристика качества воды всего *венгерского* участка определена как „приемлемая” и „малозагрязненная”, за исключением Мошонского рукава ниже г. Дьер и Шорокшарского рукава ниже г. Будапешта. К последнему участку относится характеристика „загрязненная”.

Основными причинами загрязнения являются также промышленные и бытовые сточные воды и в незначительной степени судоходство.

На качество воды Дуная в районе государственной границы у селения Райка оказывают влияние очищающиеся воды городов Вены и Братиславы.

На этом участке река несет более или менее видные дезинтегрированные отбросы и фекалии, однако она очищается от этого загрязнения доходя до устья Мошонского рукава.

На некоторых других участках, особенно на участке ниже г. Будапешт и г. Сталинварош, наблюдается загрязнение как бытового, так и промышленного характера, которое, однако, очищается до государственной границы.

На участке Дуная, принадлежащем *Советскому Союзу*, санитарная характеристика воды определяется следующими основными показателями:

- появлением на поверхности масляных и нефтяных пленок и пятен, главным образом в районе судоверфей и нефтебазы;

- высоким содержанием взвешенных веществ и связанной с этим пониженной прозрачностью, не характерной для прозрачности водоемов юга Украины;

- невысокой степенью загрязнения органическими веществами;

- незначительным бактериальным загрязнением;

- отсутствием в воде показателей специфических загрязнений токсическими веществами.

Нижний участок Дуная, расположенный в пределах СССР, фактически левобережная часть Килийского рукава, не имеет массивных источников загрязнения. Производственные сточные воды (в основном воды судоверфей Измаила и Килии, нефтебазы г. Рени, консервного завода и судоремонтного завода в г. Измаиле) значительного влияния на загрязнение реки не имеют, создавая только местное ухудшение отдельных показателей.

Однако отмечен ряд случаев загрязнения реки нефтепродуктами, поступающего с участка выше г. Рени и доходящего до г. Измаила, что неблагоприятно сказывается на качестве воды (появление запаха нефтепродуктов).

II. Что касается влияния загрязнения воды Дуная на различные виды ее использования, то на *немецком* участке отмечается только урон, который причиняют рыболовству сточные воды, носящие характер сильного бактериологического загрязнения.

На *чехословацком* участке вода р. Дунай вблизи источников ее загрязнения не может быть использована как питьевая и для технических целей из-за ее неблагоприятного состава с биологической точки зрения. В других местах использование воды в качестве питьевой может осуществляться только после соответствующей обработки.

При использовании воды для промышленности, сельского и рыбного хозяйства самое большое препятствие в настоящее время представляют масла, плавающие на поверхности, хотя и их количество не всегда так велико, чтобы вызывало постоянную опасность при использовании воды для указанных целей. В отношении использования воды в сельском хозяйстве нежелательным фактором является ее сравнительно низкая температура и несколько высокое содержание нерастворимых веществ, которое, особенно при сильном течении, может неблагоприятно подействовать в части разрушения построенных объектов и турбин.

На протяжении всего *венгерского* участка, за исключением побочных рукавов, вода Дуная после ее соответствующей обработки может быть

использована для питьевого и промышленного водоснабжения. Однако надлежащая осторожность должна быть соблюдена на участках, расположенных ниже стока сбрасываемых фенольных и масляных вод (например, на участках ниже городов Сынъ, Чепель, Сталинварош).

В пределах указанного участка вода удовлетворяет требованиям рыбного хозяйства, однако на отдельных коротких участках влияние фенольных сточных вод неблагоприятно сказывается на вкус мяса рыб. Она также может быть использована для водопоя скота и из-за относительно низкого содержания солей — для орошения.

На *югославском* участке Дуная на санитарном состоянии реки неблагоприятно сказываются промышленные и бытовые сточные воды в районе г. Белграда по правому берегу и в районе г. Смедерево — фенольные сточные воды, сбрасываемые городскими металлургическими заводами.

Степень загрязнения вод Дуная на румынском участке не препятствует рыболовству, водоснабжению городов, использованию воды для сельского хозяйства и т. д. Только в некоторых случаях в отдельные периоды наблюдается наличие более серьезного загрязнения, особенно в районах, расположенных у устьев притоков Дуная, а также ниже больших городов.

В пределах *Советского Союза* река Дунай используется для питьевого водоснабжения городов Рени, Измаила и Килии и не имеет таких источников загрязнения, которые могли бы серьезно ограничить бытовое и промышленное водоснабжение из этого участка реки.

III. Источники загрязнения вод Дуная бытовыми сточными водами в основном не имеют очистительных сооружений, за исключением сооружений по механической очистке сточных вод некоторых городов. Однако следует отметить, что самоочищение реки как природное и постоянное средство очищения обыкновенно является достаточно эффективным.

В отношении промышленных сточных вод в основном нельзя отметить наличие очистительных сооружений и методов, применяемых для очищения. Таким образом в большинстве случаев промышленные сточные воды сбрасываются в Дунай в загрязненном или в недостаточно очищенном состоянии, особенно в районах, прилегающих к большим промышленным предприятиям.

Следует отметить, что в *Венгерской Народной Республике* промышленные предприятия по обработке масел, расположенные на берегу Дуная ниже г. Комаром, сбрасывают свои сточные воды через маслоулавливающие бассейны. Далее, на том же участке, для очистки сточных вод бумажного завода применяется улавливатель волокна; завод по производству вискозы и перлона для очистки сбрасываемых вод, содержащих кислоты и щелочи, применяет уравнивающие и нейтрализующие бассейны, в которых отдельные вещества оседают, результатом чего является и определенное осветление сточных вод. Бумажный завод имеет соответствующие отстойники для оборотного извлечения волокон.

В случае постройки ГЭС у Надьмарош предусматривается полная биологическая очистка промышленных и бытовых сточных вод, сбрасываемых в соответствующий подпорный участок Дуная.

На территории Большой Будапешт промышленные и бытовые сточные воды сбрасываются в реку только после их фильтрации через грубые решета.

Промышленные предприятия, сбрасывающие сточные воды, вредные для канализационной сети и реки, обязаны применять соответствующие сооружения для их очищения, и таким образом отдельные предприятия имеют устройства для устранения из сточных вод дёгтя, фенола, циана. В результате указанных мероприятий на участке, расположенном в 6 км ниже города Будапешт, нельзя обнаружить наличие сточных вод ни химическими, ни бактериологическими анализами.

IV. В отношении показателей определения качества речной воды, а также применения методов анализа, преследующих выявление упомянутых показателей, в придунайских странах нет единой системы, которая дала бы возможность установить единые критерии с целью оценки качества воды.

Однако практическое значение всех проводимых анализов несомненно, так как они, хотя бы и не совсем единообразно, дают возможность решать в национальном плане вопрос о степени загрязнения воды, позволяют обосновать необходимость очистки сточных вод, сбрасываемых в реку, и оценивать достаточность принятых мер по оздоровлению речной воды.

V. В законоположениях, применяемых в настоящее время в придунайских странах в отношении регламентации спуска промышленных и бытовых сточных вод, закреплены юридические предпосылки оказания экономического давления на предприятия или другие лица, ответственные за загрязнение вод, с целью достижения улучшения очистки водной системы.

В общем упомянутые законоположения запрещают пуск в эксплуатацию новых предприятий, если у них не имеется эффективных сооружений для очистки сточных вод, регламентируют проведение научно-исследовательских работ по данной проблеме и устанавливают исполнительные и контрольные органы, которым предоставляются достаточно действенные средства для применения упомянутого давления ко всем, кто является ответственным в отношении загрязнения водной системы.

В отдельных придунайских странах действуют следующие законоположения :

В *Федеративной Республике Германии* — Баварский закон о водах от 23 марта 1907 г., а также дополнительная регламентация к нему.

В *Чехословацкой Республике* основой, соответствующей юридической регламентации, являются предписания о содержании поверхностных вод в состоянии, отвечающем по крайней мере третьему классу чистоты согласно критериям, узаконенным в Чехословацкой Республике и опубликованным в Официальном бюллетене № 74 от 27 марта 1957 г. Условия спуска сточных вод и другие связанные с данной проблемой вопросы регламентирует закон о водном хозяйстве № 11/1955 СВ зак. или же закон № 12/1959 СВ. зак., вводящий изменения и дополнения к нему. Штрафные санкции, узаконенные Постановлением правительства № 603 от 9 июня 1959 г. имеют значительную эффективность.

В Венгерской Народной Республике в данной области действует Постановление Правительства, принятое в 1954 году ;

В Федеративной Народной Республике Югославии в настоящее время был представлен Федеральному Исполнительному Совету на утверждение проект закона об охране вод от загрязнения ;

В Болгарской Народной Республике действуют Правила о сохранении чистоты водных течений и водоемов Министерства коммунального хозяйства и благоустройства и Министерства здравоохранения и социального обеспечения, вступившие в силу 23 мая 1952 г. ;

В Румынской Народной Республике проблема спуска промышленных и бытовых сточных вод регламентируется различными законами и положениями об их обязательном очищении.

В Советском Союзе основным документом в данном отношении являются „Санитарные правила спуска сточных вод в водоемы общественного использования”, утвержденные Государственным Комитетом Совета Министров СССР по делам строительства 4 ноября 1954 г.

VI. В отношении исследований, проводимых в области биологии в Федеративной Республике Германии, отмечается деятельность Международного объединения по труду в области лимнологических исследований р. Дунай, целью которых является лимнологическое изучение вод Дуная от источника до его устья, уделяя при этом особое внимание вопросам загрязнения, рыболовства, гидротехническим мероприятиям и судоходству. С немецкой стороны в упомянутых работах участвуют : Федеральный гидрологический институт в г. Кобленц, Баварский институт по биологическим исследованиям в г. Мюнхен и Гидробиологическая станция в г. Фалькау (Шварцвальд).

В Чехословацкой Республике исследования, связанные с наблюдением за чистотой вод р. Дунай, а также осуществлением мероприятий, направленных на ограничение их загрязнения, были возложены на Исследовательский институт водного хозяйства в г. Братислава.

В Венгерской Народной Республике Водохозяйственный Научно-исследовательский институт в г. Будапешт проводит систематические исследования качества воды на протяжении всего венгерского участка Дуная, ведет постоянный контроль за существующими сооружениями по очистке сточных вод и разрабатывает руководящие принципы по очистке промышленных сточных вод.

Государственный институт по здравоохранению в г. Будапешт занимается работами, направленными на исследования в области бактериологии, и Предприятие по канализации столицы Будапешт проводит необходимое изучение, связанное с проблемой спуска городских сточных вод в реку Дунай.

В Федеративной Народной Республике Югославии исследования гигиенического характера проводят : Гигиенический институт Народной Республики Сербии в Белграде в сотрудничестве с Институтом здравоохранения при Народном комитете в Белграде и с другими Гигиеническими институтами Народной Республики Сербии (в Сомборе, Нови-Сад, Пожареваце, Заечаре), занимающимися вопросами, связанными с р. Дунай ; гигиенические службы других народных республик (Словении, Кroatии, Боснии и Герцеговины) ; Биологический институт и Институт по рыбо-

ловству Народной Республики Сербии в Белграде, осуществляющие исследования для лимнологических целей.

В Румынской Народной Республике изучением вопросов, связанных с защитой вод от загрязнения, занимаются Академия Румынской Народной Республики, Государственный Комитет водного хозяйства и специальные органы заинтересованных министерств (сельского, рыбного хозяйства).

В пределах СССР исследование реки проводится в постоянных створах по показателям, нормируемым действующими в Советском Союзе Санитарными правилами спуска сточных вод в открытые водоемы, и по унифицированным методикам, принятым для рек Украинской ССР. Исследования проводятся тремя местными лабораториями санитарно-эпидемиологических станций городов Рени, Измаила и Килии под руководством Украинского научно-исследовательского института коммунальной гигиены.

ВЫВОДЫ

На основе вышеизложенного, несмотря на отсутствие некоторых данных, которые также было бы желательно отразить в настоящей информации, при определении мероприятий, которые желательно включить в международный план санитарной охраны р. Дунай, по мнению Секретариата, можно было бы исходить из следующих соображений.

1. В настоящее время нельзя отметить такой степени загрязнения вод Дуная, которая бы резко выходила из рамок более или менее приемлемого загрязнения, согласно критериям, признанным в отдельных придунайских странах. Однако учитывая, что, как уже выше сказано, загрязнение водных систем все больше становится одной из самых современных проблем водного хозяйства, по мнению аппарата, мероприятия, направленные на ограничение растущего и улучшение существующего загрязнения вод Дуная являлись бы целесообразными. Эту цель в некоторых странах несомненно преследует введение новых законов или внесение дополнений к действующим законоположениям по водному хозяйству, как указано выше.

В связи с этим следует учесть, что в отношении критериев определения степени загрязнения в придунайских странах не имеется единой системы и что в некоторых странах до сих пор соответствующие исследования р. Дунай проводились в течение недостаточно длительного периода.

Учитывая изложенное, Секретариат считал бы желательным *подвергнуть постоянному и систематическому изучению санитарное состояние реки Дунай во всех придунайских странах и создать для этой цели единую программу и единые методики.*

2. По представленным Секретариату данным нельзя было отметить загрязнение вод Дуная судоходством в такой степени, которой нельзя было бы пренебречь. Однако со стороны организаций Федеративной Республики Германии обращалось внимание на опасность, которую в настоящее время для чистоты вод Дуная представляют отбросы нефтепродуктов с судов внутреннего плавания.

В этой связи следует отметить резолюцию, принятую 19 ноября 1959 года Подкомитетом по внутреннему водному транспорту Европейской

Экономической Комиссии ООН, которой рекомендуется правительством *запретить в их полицейских правилах слив в водные пути отходов нефтепродуктов в каком бы то ни было виде или смеси этих отходов с водой*, а также принять необходимые меры для создания в надлежащих местах установок для приемки отходов нефтепродуктов.

Учитывая изложенное, а также тот факт, что с указанной резолюцией на Подкомитете Европейской Экономической Комиссии согласились делегации большинства придунайских стран (Австрии, Федеративной Республики Германии, Советского Союза, Чехословакии, Югославии), Секретариат считал бы возможным *применение данной резолюции в придунайских странах путем введения соответствующего дополнения в Основные положения о плавании по Дунаю*, принятые Дунайской Комиссией.

3. В случае дальнейшей разработки вопроса, касающегося мероприятий по борьбе с загрязнением вод Дуная, возможно рекомендовать установить связь с учреждениями и организациями, занимающимися проблемами изучения методов борьбы с загрязнением внутренних вод.

РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО УСТАНОВЛЕНИЮ ГАБАРИТОВ ФАРВАТЕРА, ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ И ДРУГИХ СООРУЖЕНИЙ НА ДУНАЕ

Настоящие Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае (ДК/СЕС 18/22-1) разработаны на основе Постановления XVI сессии Дунайской Комиссии с учётом постановления XVII сессии и утверждены в целом Постановлением XVIII сессии Комиссии (ДК/СЕС 18/22 от 25 января 1960 г.).

Согласно этому постановлению XVIII сессии Дунайская Комиссия:

— рекомендовала странам-членам Дунайской Комиссии и специальным речным Администрациям при разработке своих планов работ по улучшению условий судоходства, проектов строительства гидротехнических и других сооружений на Дунае руководствоваться принятыми Рекомендациями;

— поручила аппарату Комиссии собрать данные для проработки вопросов, связанных с подготовкой проекта Рекомендаций в части установления габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае выше Девина и габаритов судоходных пролётов мостов ниже Браилы;

— приняла к сведению заявление югославской делегации о том, что со своей стороны она предлагает принять минимальную полезную высоту судоходных пролётов мостов в 9 м, а высоту в 9,5 м считает подлежащей дальнейшему изучению.

Остальные делегации в этой связи подтвердили, что они принимают полезную высоту судоходных пролётов мостов для участка Девин—Браила не менее 9,5 м.

Рекомендации состоят из трех частей:

I. Рекомендуемые габариты фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае.

II. Обоснования рекомендуемых габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае.

III. Приложения.

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ГАБАРИТЫ ФАРВАТЕРА, ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ И ДРУГИХ СООРУЖЕНИЙ НА ДУНАЕ

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Настоящие Рекомендации учитывают перспективы развития грузооборота на Дунае и развитие дунайского флота.

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

Все элементы, касающиеся габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на свободном течении р. Дунай, относятся к низкому судоходному и регуляционному уровню воды, принятому на XIV сессии Дунайской Комиссии (ДК/СЕС 14/19).

А) ГАБАРИТЫ ФАРВАТЕРА

§ I. Минимальная глубина фарватера

а) На участке Девин—Браила

I этап не менее 25 дм

В первом периоде (длительностью порядка 5 лет, считая с 1960 года) следует обеспечить не менее 20 дм.

II этап

Установить минимальную глубину фарватера реки Дунай с учетом гидротехнических сооружений (плотины, шлюзы).

Для судоходства следовало бы обеспечить глубину не менее 35 дм.

Отметки нормального подпорного уровня воды представляются Дунайской Комиссией организациями, проектирующими и эксплуатирующими гидроузлы.

б) На участке Браила—Сулина не менее 24 фт.

§ II. Минимальная ширина фарватера

а) На участках реки с легкоразмываемым ложем

1. От Девина до Генью не менее 150 м,

2. От Генью до Сулины не менее 180 м,
с увеличением до 200 м на излучинах этого участка реки.

На особо трудных участках, в порядке исключения, допускается:

— для участка, указанного в п. 1 не менее 120 м,

— для участка, указанного в п. 2 не менее 150 м.

В расположении регуляционных сооружений на таких участках реки желательно предусматривать возможность обеспечения в будущем минимальной ширины фарватера, указанной в п. п. 1 и 2.

б) На участках реки со скалистым или порожистым руслом

На таких участках реки следует устанавливать ширину фарватера в зависимости от местности, учитывая при этом морфологические условия : однако предусматриваемая ширина должна быть не менее 100 м.

Примечание:

Минимальная ширина фарватера не относится к латеральным каналам, к Сулинскому каналу и к участку Железных Ворот.

§ III. Минимальный радиус кривизны фарватера

На всем судоходном участке реки от Девина до Сулины по оси фарватера не менее 1000 м.

На неблагоприятных по геоморфологическим условиям участках, в виде исключения, допускается уменьшение до 750 м.

В) ГАБАРИТЫ СУДОХОДНЫХ ПРОЛЕТОВ МОСТОВ

§ IV. Полезная ширина

а) на участке Девин — устье р. Драва не менее 100 м.

б) на участке ниже р. Драва не менее 150 м.

При сооружении арочных мостов допускается по хорде арки следующая полезная ширина :

— на участке, указанном в п. „а” не менее 80 м,

— на участке, указанном в п. „б” не менее 120 м.

§ V. Полезная высота

На участке Девин—Браила

а) На участках реки, которые на первом и втором этапах остаются со свободным течением, — не менее 9,5 м над принятым высоким судоходным уровнем воды.

б) На участках реки, где условия судоходства будут улучшены путем шлюзования, необходимо иметь не менее 10 м над нормальным подпорным уровнем воды.

С) ГАБАРИТЫ ШЛЮЗОВ

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

Рекомендуется также, чтобы каждый проект сооружения шлюзов предусматривал строительство двух параллельных камер с нижеуказанными габаритами для одновременного шлюзования караванов судов, идущих в оба направления.

§ VI. Ориентировочные минимальные размеры шлюзов

а) На участке Девин—Генью

полезная длина	230 м,
полезная ширина	24 м,
глубина на пороге	4,5 м.

б) На участке Генью—Будапешт

полезная длина	260—310 м,
полезная ширина	32—34 м,
глубина на пороге	4,5 м.

с) На участке ниже Будапешта

полезная длина	310 м,
полезная ширина	32—34 м,
глубина на пороге	4,5 м.

Примечание :

При этом полезная ширина шлюзов должна быть одинаковой на всем протяжении участка реки от Генью до Сулины.

В целях экономии расхода 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 м.

Д) ПОЛЕЗНАЯ ВЫСОТА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ, ПЕРЕБРОШЕННЫХ ЧЕРЕЗ РЕКУ

Рекомендуется избегать по мере возможности установления воздушных линий, перебрасываемых через реку, и применять прокладку кабелей по дну реки.

В случае установки воздушных линий рекомендуются следующие габариты :

§ VII. Полезная высота над принятым высоким судоходным уровнем воды или подпорным нормальным уровнем воды

а) Для телефонных, телеграфных и других линий низкого напряжения не менее 16,5 м,

б) Для высоковольтных линий с напряжением до 110 кв. — 19 м,

с) Для высоковольтных линий с напряжением свыше 110 кв увеличить высоту, указанную в п. „б”, на 1 см для каждого киловольта дополнительного напряжения.

II

ОБОСНОВАНИЕ РЕКОМЕНДУЕМЫХ ГАБАРИТОВ ФАРВАТЕРА, ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ И ДРУГИХ 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.

А. 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.

В. К числу искусственных препятствий относятся судоходные пролёты 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 ее на ряд отдельных подпорных бьефов путем постройки плотин с судопропускными сооружениями — шлюзами или судоподъемниками ;

с) применением метода, указанного в п. „а”, на одних участках и 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, гидротехнических и других 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 её эксплуатации на судоходной части Дуная от Девина до Сулины. Для вычисления теоретических потерь при эксплуатации 1000-тонной баржи, вызванных недостаточными глубинами на перекатах, судоходная часть Дуная от Девина до Сулины 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 ее загрузку.

Соотношение между осадкой и загрузкой судна указано в следующей таблице (данные „МАХАРТ”):

21 дм — 100 %	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%	

* Приложения находятся в архивах Комиссии.

Кроме процента идеальной эксплуатации 1000-тонной баржи в течение всего года, также вычислены потери для судоходства, вызванные перерывом во время ледовых явлений и высокими уровнями воды (продолжительностью в 1% или менее).

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 грузооборота. Так, например, на участке Дуная Райка—Генью 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 типовых судов предлагаются следующие баржи:

а) баржа грузоподъемностью в 1200 тонн, с размерами $75 \times 9,5$ м и осадкой в 23 дм;

б) новый тип баржи грузоподъемностью в 1500 тонн, с размерами 85×11 м и осадкой в 23 дм.

По всей вероятности в будущем эти типы судов будут иметь широкое распространение на Дунае.

На основе вышеприведенного изучения вопроса настоящих лимитирующих глубин на участке Девин—Браила, 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 ($23 + 2$ 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 1960 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 полезным рекомендовать на 2-м этапе минимальную глубину фарватера в 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 Браилы, 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 регламентирован. При этом допускаются караваны судов со следующей максимальной шириной :

- Девин—Генью — 40 метров для караванов судов, идущих вниз по течению в составе 4-х барж, пришвартованных лагом ;
- Генью—Батина — 50 метров для буксируемых караванов судов, идущих вниз по течению в составе 5 барж, пришвартованных лагом.

Для участка реки ниже Батины (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 — 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, представляется, что существующие естественные расходы воды, соответствующие принятому низкому судоходному и регуляционному уровню, у Братиславы — 980 м³/сек, Будапешта — 1100 м³/сек, Богоево — 1500 м³/сек, Оршова — 2200 м³/сек и Олтеницы — 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 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.

Следует также 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 легкоразмываемым ложем. Поэтому на таких участках предусматривается минимальная ширина в 100 м.

§ III. Минимальный радиус кривизны фарватера

В целях представления о существующих в настоящее время минимальных радиусах кривизны фарватера на судоходной части реки Дунай от Девина до Сулины (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 м находятся на чехословацко-венгерском участке в излучине Багомер (1814,2—1813,6 км), в 525 м — на югославском участке ниже Апатин (1397,4—1396,7 км), и в 700 м — на румынском участке у Тульча (38,7—38,4 мили). При очень низких уровнях воды на Дунае радиус кривизны фарватера уменьшается до 500 м в излучине Багомер (1814—1813 км), 400 м на некоторых перекатах югославского участка и 500 м на перекатах Чоара (586 км).

В прошлом в отношении кривизны фарватера компетентные органы на Дунае приняли следующие радиусы: 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 прохождения льда, было установлено, что следует рекомендовать, чтобы:

а) каждый проект, направленный на улучшение условий судоходства и прохождения 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 допускается, в порядке исключения, уменьшение минимального радиуса кривизны оси фарватера до 750 м.

в) ГАБАРИТЫ СУДОХОДНЫХ ПРОЛЁТОВ МОСТОВ

§ IV. Полезная ширина

Для представления о существующих габаритах судоходных пролётов мостов на судоходной части Дуная Девин—Сулина аппарат Комиссии составил таблицу (приложение № 5*), в которой приведены данные о настоящих габаритах судоходных пролётов мостов.

Как известно, на судоходной части Дуная Девин—Сулина 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 — менее 100 метров, 2 моста — 100 метров и 8 мостов — более 100 метров.

В прошлом компетентные органы на Дунае приняли в отношении полезной ширины судоходных пролётов мостов следующие размеры: выше Генью — 75 м, ниже Генью — 100 м.

Как отмечалось выше, на участке Девин—Батина установлена максимальная ширина караванов в 40 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 пролётов мостов, существующую в настоящее время на судоходной части реки Дунай ниже Девина, для судоходных пролётов строящихся мостов предлагается минимальная полезная ширина в 100 метров на участке Девин — устье реки Драва 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 уже было сказано выше, аппарат Дунайской Комиссии представил таблицу (приложение № 5)* габаритов судоходных пролётов 19-ти существующих на Дунае (на участке Девин—Сулина) мостов, из которых 11 имеют высоту судоходных пролетов более 8,5 м и 5 мостов — более 9,5 м по отношению к высокому судоходному уровню воды.

Из материалов, полученных от придунайских стран, видно что в настоящее время на Дунае уже имеется ряд судов с высокими надводными габаритами, как, например, буксирное судно „Баян” высотой 9,80 м, пассажирские суда „Белинский”, „Г. Димитров”, „Г. Кирков”, „Владимиреску” и „Братислава” — от 9,25 до 11,10 м и суда смешанного плавания типа „Балатон” — 9,55 м.

Кроме этого большинство плавучих снарядов на Дунае (подъемные краны, землечерпательные машины и т. п.) имеют высоту около 10 м.

В будущем также увеличится количество судов смешанного плавания, имеющих, как указывалось выше, более высокие габариты. Учитывая предстоящее в будущем улучшение судоходного фарватера с увеличением транзитных глубин до 3,5 м, в придунайских странах уже сейчас имеется тенденция к строительству судов, которые будут иметь большую грузоподъемность и осадку и, следовательно, большие надводные габариты в порожнем состоянии.

Следует также учитывать, что дальнейшее развитие буксировки методом толкания вызовет увеличение габаритов надстроек толкача в целях лучшего обзора.

Уже в настоящее время полезная высота судоходных пролётов некоторых мостов не отвечает нуждам беспрепятственного судоходства; имеют место случаи, когда суда, надводные габариты которых более 8,5 м, вынуждены при высоких уровнях воды простаивать, что связано с дополнительными расходами.

Следовательно, имея в виду настоящее положение и перспективу развития флота, представляется оправданным и рациональным рекомендовать на участке ниже Девина полезную высоту судоходных пролётов мостов 9,5 метра по отношению к высокому судоходному уровню воды, принятому для участков со свободным течением.

По пункту „б“

Принимая в качестве расчетного габарита полезной высоты судоходных пролетов мостов 9,5 м над высоким судоходным уровнем воды, аппарат Комиссии одновременно учитывает, что на Дунае имеются суда с надводными габаритами, превышающими 9,5 м, которые на свободных участках реки могут проходить под мостами только при уровнях воды ниже высокого судоходного. В пределах же подпертых участков, особенно в зонах, расположенных близ гидроузлов, уровни будут постоянны в течение длительных промежутков времени, ввиду чего для обеспечения возможности беспрепятственного прохождения судов с высокими надводными габаритами в пределах подпертых бьефов предлагается принять свободную высоту судоходных пролётов мостов у плотин 10 м над нормальным подпорным горизонтом и 9,5 м над высоким судоходным уровнем в месте выклинивания подпора.

Определение расчетной линии высотных габаритов судоходных пролётов мостов между этими двумя точками производится по следующей схеме:

1. Строится кривая подпора выше гидроузла при расходе и начальной отметке в верхнем бьефе плотины, соответствующих высокому судоходному уровню.

2. Параллельная ей и превышающая ее на 9,5 м кривая определяет высотные габариты по условиям судоходства при высоком судоходном уровне.

3. Строится также вторая кривая подпора — при расходе, соответствующем горизонту на 0,5 м меньшему, чем высокий судоходный уровень. Начальной отметкой при построении этой кривой является нормально подпертый горизонт верхнего бьефа.

4. Линия, параллельная второй кривой подпора и превышающая ее на 10 м, определяет высотные габариты по условиям возможности пропуска судов, требующих полезной высоты до 10 м.

Примечание :

1. В случае, если при низконапорном гидроузле высокий судоходный уровень в верхнем бьефе плотины будет превышать нормальный подпертый горизонт на 0,5 м или более, подмостовые габариты в пределах подпора определяются по габаритной кривой высокого судоходного уровня.

2. В случае, когда по условиям уменьшения затопления в районе подпора высокие расходы пропускаются при уровнях более низких, чем нормально подпертый, кроме построения линий габаритов для указанных выше расходов, необходимо построить линию для максимального расхода, при котором разрешается поддерживать нормальные уровни верхнего бьефа. За расчетную линию при определении высотных габаритов принимается линия, имеющая более высокое положение на данном участке.

С) 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.

В общем для определения габаритов шлюзов следует полностью основываться на настоящем и будущем грузообороте на Дунае, на существующих типах судов, размерах и видах караванов, которые будут приняты в будущем.

В отношении перспективного грузооборота не имеется точных данных, которые можно было бы использовать при разработке вопроса, касающегося установления габаритов шлюзов.

Что касается типов дунайских судов, то они весьма различны как по своим размерам, так и по тоннажу. На основе располагаемых данных было установлено, что большинство судов, плавающих в настоящее время на Дунае и находящихся в стадии строительства, имеет грузоподъемность в 1000 тонн, а в будущем предусматривается ввод в эксплуатацию значительного количества барж грузоподъемностью в 1200 и 1500 тонн.

В целом размер дунайских барж следующий :

a) 1000 тонн :	длина	70 — 75, м,
	ширина	9,0— 9,5 м ;
b) 1200 тонн :	длина	75 — 80 м,
	ширина	9,5—10,0 м.

В отношении состава караванов на Дунае существуют многочисленные формирования, начиная от 4-х до 12-ти барж.

На основе указанного в настоящее время, ввиду недостатка необходимых данных, не представляется возможным рекомендовать экономически обоснованные габариты шлюзов для судоходной части реки Дунай ниже Девина. Поэтому в настоящих Рекомендациях на основе мнений, высказанных на совещаниях группы экспертов придунайских стран, состоявшихся в октябре 1958 года и в мае 1959 года, габариты шлюзов предложены ориентировочно.

Следует отметить, что в прошлом компетентные органы на Дунае приняли и рекомендовали в отношении шлюзов на Дунае следующие размеры : длина — не менее 230 м, ширина — не менее 24 м.

Как известно, в настоящее время на Верхнем Дунае имеются три плотины со шлюзами, а именно : у Пассау (2230,5 км), Йохенштейн (2203,5 км) и Ибс—Перзенбейг (2060 км). Все три шлюза в две нитки и имеют габариты $230 \times 24 \times 2,9$ м.

По собранным данным было установлено, что вышеуказанные размеры шлюзов были определены для одновременного шлюзования каравана в составе одного буксира и четырех барж, пришвартованных в два ряда (каждая баржа грузоподъемностью 1200 тонн).

Учитывая указанные обстоятельства и мнения, высказанные на совещаниях группы экспертов придунайских стран в октябре 1958 года и в мае 1959 года, в Рекомендации включены следующие ориентировочные габариты :

а) на участке Девин—Генью	
полезная длина	230 м,
полезная ширина	24 м,
глубина на пороге	4,5 м ;
б) на участке Генью—Будапешт	
полезная длина	260—310 м,
полезная ширина	32— 34 м,
глубина на пороге	4,5 м ;
с) на участке ниже Будапешта	
полезная длина	310 м,
полезная ширина	32— 34 м,
глубина на пороге	4,5 м.

Предусматриваемые размеры были выбраны с расчетом шлюзования караванов судов следующего состава :

1. На участке Девин—Генью : три судна в кильватере и два судна, пришвартованные лагом, т. е. те же размеры, как и для Верхнего Дуная, учитывая, что условия судоходства на участке Девин—Генью почти идентичны условиям судоходства на Верхнем Дунае.

2. На участке Генью—Будапешт : три (260 м) или четыре (310 м) судна в кильватере и три судна, пришвартованные лагом.

3. На участке ниже Будапешта : четыре судна в кильватере и три судна, пришвартованные лагом.

В отношении глубины на пороге предлагается 4,5 м. Это предложение основано на том, что запас воды на пороге шлюза по отношению к проектируемой транзитной глубине фарватера (при шлюзовании во втором этапе предусматривается минимальная глубина фарватера 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 подробное разделение камеры.

Д) ПОЛЕЗНАЯ ВЫСОТА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ, ПЕРЕБРОШЕННЫХ ЧЕРЕЗ РЕКУ

Для указания настоящей свободной высоты воздушных кабелей, перебросенных через реку на судоходной части Девин—Сулина, 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 12,3 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 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, 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, глубина, ширина и радиус 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 пролёта моста — расстояние по вертикали от принятого уровня воды до нижней точки фермы моста в пределах заданной ширины.

Полезная ширина судоходного пролёта моста — расстояние по горизонтали, измеренное между крайними выступающими точками пролёта, 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 Девина до Сулины, 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 Девина до Сулины

№№ п п	Наименование основного водомерного поста	Фиксированная отметка низкого судоходного и регуляционного уровня воды над „О” 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.	Калафат	50
16.	Лом	166
17.	Корабня	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-летний ряд наблюдений (с 1924 по 1958 г. г., исключая 1944—1945 г. г.) в период без ледовых явлений.

Наименование водомерного поста	Расстояние от Сулины в км	Отметка уровня воды над „О“ водомерн. поста в см		Разница в см
		Максимальная (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
Корабня	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
Бранля	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 гидроузлов.

е) Таблицы и графики

1. Минимальные глубины, наблюденные 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 пролётов мостов на участке Девин—Сулина.

6. Таблица полезных высот воздушных перекидок на участке Девин—Сулина.

7. Схема габаритов, указанных в §§ I—III.

8. Схема габаритов, указанных в §§ IV—V.

9. Схема габаритов, указанных в § VII.

10. Продольный профиль подпорных уровней воды с указанием характерных уровней воды и габаритов мостов (полезная высота).

СХЕМА (МАКЕТ)

ПО СБОРУ ДАННЫХ О СОДЕРЖАНИИ СУДОХОДНОГО ФАРВА- ТЕРА РЕКИ ДУНАЙ

Работы, проведенные придунайскими странами и специальными речными Администрациями с 1 апреля 19... г. по 1 апреля 19... г. на своем участке Дуная в целях обеспечения и улучшения условий судоходства :

I. Регуляционные работы и работы по содержанию судоходного фарватера.

a) фактические транзитные габариты фарватера (глубина, ширина, радиус кривизны), наблюдавшиеся при низком судоходном и регуляционном уровне воды или близким к нему уровнях в течение года (с указанием дат уровней) ;

b) какие минимальные габариты фарватера (глубина и ширина) предусматривалось достигнуть путем проведения регуляционных или землечерпательных работ на низкий судоходный и регуляционный уровень воды ;

c) регуляционные работы, проведенные с целью улучшения судоходного фарватера (гидростроительство, сооружение или ремонт продольных дамб, бун, укрепление берегов, землечерпательные работы по углублению фарватера, спрямление русла реки прорезями, дноочищение и т. п.) с указанием места проведенных работ, их объема, сроков начала и конца, а также достигнутых результатов и полученного опыта (со схемами и величинами промеров глубин на участках работ до и после выправления или землечерпания, отметками низкого судоходного и регуляционного уровня воды и указанием дат промеров глубин) ;

d) работы, проведенные на фарватере по подъему затонувших судов и других препятствий (количество поднятых затонувших судов или препятствий с указанием места и времени проведенных работ) ;

e) проведение работы по улучшению эксплуатационных условий в портах и условий зимовки в зимовниках или временных зимних убежищах (ремонт или постройка новых причалов, набережных, укрепление берегов, дноуглубительные работы и т. д.), а также постройка новых портовых бассейнов или зимовников.

II. Ограждение фарватера знаками навигационной путевой обстановки

а) штатные освещаемые и неосвещаемые средства плавучего и берегового ограждения и даты их выставления и съемки с открытием и закрытием навигации, обеспечение взаимной видимости для возможности плавления от знака к знаку ;

б) дополнительно выставленные освещаемые и неосвещаемые средства плавучего и берегового ограждения и отметки уровней воды, при которых они выставлялись ;

с) наличие участков, в пределах которых фарватер потерпел значительные изменения (изменение направления, открытие нового судоходного рукава и т. п.), со схемами участков (прежним и настоящим положением) ;

д) наличие участков, в пределах которых имеет место пересчет километража ;

е) использование новых технических средств при ограждении фарватера (пассивные отражатели, фосфоресцирующие краски и т. д.) и полученный при этом опыт ;

ф) повреждение знаков плавучей навигационной путевой обстановки судами и плавучими снарядами.

III. Гидрографические, гидрологические и тральные работы

а) проведенные гидрографические работы по съемкам планов русла, а также гидрологические и другие наблюдения по водомерным постам и станциям на труднопроходимых участках реки с целью изучения возможности дальнейшего улучшения условий судоходства с учетом пунктов I/a, I/b, I/c ;

б) проведенные промерные работы на перекатах, а также сплошные гидрографические траления жестким или мягким тралом или на отдельных участках реки после очищения их ото льда ;

с) проведенные работы по измерению скоростей течения с указанием места этих работ.

IV. Служба информации

а) способы информации об изменении навигационной путевой обстановки, фактических глубинах на перекатах и уровнях воды по основным водомерным постам ;

б) прогнозирование уровней воды по основным водомерным постам и глубин на перекатах, а также дат появления и исчезновения ледовых явлений на реке.

V. Другие работы и мероприятия, проведенные в интересах улучшения условий судоходства и обслуживания флота в портах, включая изменения факторов постоянного характера, влиявших в прошлом на стабильность фарватера.

ПОЛОЖЕНИЕ

О СЕКРЕТАРИАТЕ И РАБОЧЕМ АППАРАТЕ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ И ОБ ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Настоящее Положение о Секретариате и Рабочем аппарате Дунайской Комиссии и об их деятельности (ДК/СЕС 18/28-1) утверждено XVIII сессией Комиссии, Постановлением ДК/СЕС 18/28 от 30 января 1960 года.

Согласно этому Постановлению считаются утратившими силу Положение об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии, принятое на IX сессии 14 декабря 1953 года, и Регламент деятельности отделов Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии, принятый на X сессии 15 июня 1954 года.

І. ОБЩАЯ ЧАСТЬ

1. Аппарат Дунайской Комиссии состоит из Секретариата и Рабочего аппарата (ст. 9 Конвенции о режиме судоходства на Дунае).

Секретариат и Рабочий аппарат Дунайской Комиссии созданы для выполнения задач, указанных в статье 8 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, и исполняют все поручения и обязанности, которые Дунайская Комиссия возложит на них в соответствии с ее задачами и компетенцией.

2. Общее руководство и контроль за деятельностью Секретариата и Рабочего аппарата осуществляют Председатель и Секретарь Комиссии (ст. ст. 9 и 10 Правил процедуры Дунайской Комиссии).

Если Председатель временно лишен возможности выполнять свои функции по болезни, необходимости отлучки или по иным причинам, его заменяет Вице-председатель (ст. 8 Правил процедуры Дунайской Комиссии).

3. Во главе Секретариата и Рабочего аппарата находится Директор, ему помогают его помощники — по Секретариату и Рабочему аппарату. В случае отсутствия Директора, его замещает один из его помощников. Во главе каждого отдела находится заведующий отделом (ст. 38 Правил процедуры Дунайской Комиссии).

4. Директор обеспечивает руководство работой Секретариата и Рабочего аппарата и подготовку документов и материалов к сессии Комиссии и ее органов. Он также представляет Дунайской Комиссии отчет о работе Секретариата и Рабочего аппарата.

5. Директор, его помощники и заведующие отделами лично отвечают за свою работу перед Комиссией и находятся в распоряжении Комиссии во время сессий, а также и рабочих групп, когда рассматриваются вопросы, входящие в их компетенцию (статья 38 Правил процедуры).

6. Директор и его помощники, заведующие отделами Секретариата и Рабочего аппарата назначаются Дунайской Комиссией на 6-летний срок ; назначение всего остального персонала Секретариата и Рабочего аппарата производится Председателем и Секретарем по консультации с Директором.

7. Весь персонал Комиссии комплектуется, по мере возможности, на равных основаниях с точки зрения численности и значения должностей, гражданами государств — членов Комиссии, которые предоставляются в распоряжение Комиссии.

Все сотрудники ответственны за свою работу перед вышестоящими лицами.

8. Штатное расписание Секретариата и Рабочего аппарата и условия оплаты труда работников аппарата Комиссии устанавливаются Комиссией по консультации с Директором (ст. 42 Правил процедуры Дунайской Комиссии).

9. Весь внештатный персонал, необходимый для обеспечения работы Комиссии, нанимается и освобождается Директором, на основе трудовых соглашений, заключенных с учетом законодательства страны местонахождения Комиссии. Количество и должности внештатного персонала согласовываются с Председателем и Секретарем Комиссии.

10. Специальный регламент, подробно определяющий права и обязанности служащих Комиссии, устанавливается Комиссией по предложению или по предварительной консультации с Директором.

II. СЕКРЕТАРИАТ

Секретариат состоит из трех отделов :

А. Отдела корреспонденции, изданий и архивов.

В. Административно-хозяйственного отдела.

С. Бухгалтерии.

А) ОТДЕЛ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ, ИЗДАНИЙ И АРХИВОВ

1. Работой отдела руководит заведующий отделом, который непосредственно подчиняется помощнику Директора по Секретариату.

В случае отсутствия заведующего отделом его замещает старший юрист.

2. Отдел корреспонденции, изданий и архивов :

а) получает входящую и отправляет исходящую переписку Комиссии ;

б) обеспечивает своевременную рассылку представителям предварительной повестки дня очередной сессии Комиссии, а также всех необходимых документов.

В период сессии обеспечивает перевод, печатание и своевременную рассылку делегациям предложений, поправок и других документов, вносимых представителями на рассмотрение сессии ;

с) обеспечивает перевод всех материалов и документов, поступающих в Комиссию илиготавливаемых Комиссией, устный перевод произносимых на заседаниях сессии и рабочих групп речей с соблюдением правил о языках Комиссии (ст. ст. 33—37 Правил процедуры Дунайской Комиссии), стенографическую запись заседаний Комиссии, а также рабочих групп, если это требуется, и по просьбе представителя высылает копию запрашиваемого документа.

д) составляет, редактирует и издает протоколы заседаний Комиссии, а также рабочих групп, и своевременно рассылает их представителям ;

е) корректирует тексты и обеспечивает издание рекомендаций, справочников, лоций, навигационных карт, атласов и других материалов, издаваемых Комиссией для нужд судоходства ;

ф) обеспечивает печатание исходящих бумаг, перевод и печатание материалов, подготовленных другими отделами аппарата Комиссии ;

г) готовит два раза в месяц копии реестров полученной и отправленной корреспонденции для рассылки их представителям ;

h) надлежащим образом хранит документы и отвечает за их сохранность в архивах Комиссии.

Документы в архивах должны классифицироваться регулярно и методично и по надобности представляться для пользования служащим Комиссии ;

i) организует и ведет библиотеку Комиссии.

Пополнение библиотечного фонда новыми книгами, журналами и другими изданиями производится в соответствии с предложениями отделов аппарата Комиссии в пределах суммы, предусмотренной бюджетом ;

j) изучает юридические вопросы, связанные с судоходством на внутренних водных путях и представляющие интерес для режима судоходства на Дунае и его применения, и представляет Комиссии по этим вопросам доклады и предложения ;

Участвует в подготовке материалов и документов Комиссии, в которых содержатся юридические вопросы ;

k) ведет учет кадров, по указанию Директора оформляет назначение, освобождение и перемещение сотрудников аппарата Комиссии ;

Подготавливает распоряжения по аппарату Комиссии и следит за их выполнением.

3. Получение, распределение, отправление корреспонденции, ее хранение и классификация в архивах обеспечиваются таким образом, чтобы каждый документ мог быть легко найден или чтобы на основании записи в реестре можно было узнать о его нахождении в отделах аппарата.

С этой целью :

a) вся входящая переписка Комиссии поступает в отдел корреспонденции, изданий и архивов ;

b) на входящую корреспонденцию ставится штампель, указывающий дату поступления и порядковый входящий номер реестра ;

c) поступившая корреспонденция представляется на рассмотрение Директора, а затем по его распоряжению через помощника Директора передается в соответствующий отдел ;

д) входящая корреспонденция, за исключением бухгалтерских документов, сдаваемая в архив после ее обработки, должна иметь подписи служащих, которые, согласно распоряжению Директора, должны быть с нею ознакомлены;

е) исходящая корреспонденция Комиссии отправляется через отдел корреспонденции, изданий и архивов с обязательным оставлением копии в архивах.

Переписка ведется на бланках, имеющих штамп „Дунайская Комиссия“ „Commission du Danube“ за подписью Председателя, Секретаря, Директора или его помощников, согласно ст. 12 Правил процедуры;

ф) регистрация исходящей переписки должна включать в себя исходящий порядковый номер, дату отправления, адресат, краткое содержание и количество приложений.

В) АДМИНИСТРАТИВНО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ОТДЕЛ

1. Работой отдела руководит заведующий отделом, который непосредственно подчиняется помощнику Директора по Секретариату.

В случае отсутствия заведующего отделом, его замещает комендант — завхоз.

2. Административно-хозяйственный отдел :

а) руководит работой внештатного обслуживающего персонала, ведет учет кадров внештатного персонала и следит за выполнением условий их труда ;

б) обеспечивает надлежащее содержание служебных, жилых и других помещений Комиссии ;

в) выполняет административно-хозяйственные работы в связи с подготовкой и проведением сессий и совещаний Комиссии ;

г) обеспечивает выполнение заказов по изданию материалов Комиссии;

е) приобретает необходимый инвентарь и канцелярские принадлежности ;

ф) обеспечивает должное состояние и учет наличия всего имущества Комиссии ;

г) обеспечивает мероприятия по охране от пожара и других опасностей всех помещений и имущества Комиссии ;

h) обеспечивает транспортом нужды Комиссии ;

и) выполняет все другие работы, связанные с хозяйственной деятельностью Комиссии ;

j) по разрешению Директора ведет переписку с местными организациями по хозяйственным вопросам.

С) БУХГАЛТЕРИЯ

1. Работой отдела руководит главный бухгалтер, который непосредственно подчинен помощнику Директора по Секретариату, за исключением вопросов, связанных с расходованием бюджетных средств.

В случае отсутствия главного бухгалтера, его замещает кассир-бухгалтер.

2. В компетенцию отдела входит :

a) производство финансовых операций в случае проведения работ, предусмотренных ст. 8, п. „с” Конвенции о режиме судоходства на Дунае ;

b) составление проекта бюджета Комиссии и наблюдение за использованием бюджета ;

c) наблюдение за поступлением ежегодных взносов от придунайских государств, предусмотренных на расходы по содержанию Комиссии и ее аппарата ;

d) обеспечение всех финансовых операций Комиссии, ведение бухгалтерских книг, кассовых операций ;

e) составление месячного отчета об использовании кредитов и рассылка его представителям Комиссии ;

f) подготовка предложений для рассмотрения на сессиях по использованию бюджета ;

g) учет и проведение ежегодной инвентаризации, совместно с Административно-хозяйственным отделом, всего имущества Комиссии ;

h) хранение архива финансовых документов.

III. РАБОЧИЙ АППАРАТ

Рабочий аппарат состоит из четырех отделов :

A. Технического отдела

B. Навигационного отдела

C. Гидрометеорологического отдела

D. Планово-статистического отдела

А) ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

1. Работой отдела руководит заведующий отделом, который непосредственно подчиняется помощнику Директора по Рабочему аппарату.

В случае отсутствия заведующего отделом его замещает старший инженер.

2. В компетенцию отдела входит :

a) сбор, изучение необходимых материалов и разработка, с участием Навигационного, Гидрометеорологического и Планово-статистического отделов, общего плана основных работ на Дунае в интересах судоходства на базе предложений и проектов придунайских государств и специальных речных Администраций, а также участие в составлении общей сметы расходов, относящихся к этим работам ;

b) подготовка предложений о консультациях, даваемых Дунайской Комиссией придунайским странам и специальным речным Администрациям по вопросам производства необходимых работ для обеспечения и улучшения судоходства на Дунае ;

c) производство научно-исследовательских работ, разработка научных рефератов и подготовка предложений о консультациях и рекомендациях придунайским странам и специальным речным Администрациям по вопросам регуляции и выполнения основных работ на Дунае ;

д) разработка плана производства работ, с участием Навигационного, Гидрометеорологического и Планово-статистического отделов, предусмотренных статьей 4-й Конвенции о режиме судоходства на Дунае, и подготовка предложений относительно условий выполнения этих работ;

е) подготовка предложений о консультациях и рекомендациях придунайским странам и специальным речным Администрациям по практическому осуществлению плана основных работ в интересах судоходства на Дунае и наблюдение за их осуществлением;

ф) участие в разработке рекомендаций по координации гидрометеорологической службы на Дунае;

г) сбор и изучение информации от придунайских стран и специальных речных Администраций по гидротехническим работам, проведенным на их участках Дуная для улучшения условий судоходства.

h) участие в разработке вопросов финансирования работ по улучшению судоходства, предусмотренных статьей 4 Конвенции о режиме судоходства на Дунае;

и) участие в разработке вопросов по установлению специальных сборов для покрытия расходов по производству специальных работ, обеспечивающих надлежащее состояние судоходства или его улучшение;

j) сбор информации от придунайских стран и специальных речных Администраций о применении рекомендаций Комиссии по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае и их изучение;

к) подготовка к изданию материалов, разрабатываемых отделом.

В) НАВИГАЦИОННЫЙ ОТДЕЛ

1. Работой отдела руководит заведующий отделом, который непосредственно подчинен помощнику Директора по Рабочему аппарату.

В случае отсутствия заведующего отделом его замещает старший инженер.

2. В компетенцию отдела входит:

а) участие в составлении, совместно с Техническим, Гидрометеорологическим и Планово-статистическим отделами, общего плана основных работ в интересах судоходства на базе предложений и проектов придунайских государств и специальных речных Администраций;

б) разработка рекомендаций по установлению единой системы навигационной путевой обстановки на всем судоходном течении Дуная;

с) разработка основных положений о плавании по Дунаю с учетом специальных условий отдельных участков, включая основные положения лоцманской службы;

д) разработка унифицированных правил речного надзора на Дунае;

е) составление лоций и подготовка к изданию справочников по навигации и судоходству, навигационных карт, атласов и других пособий для нужд судоходства;

ф) разработка рекомендаций по унификации правил таможенного, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного надзоров на Дунае;

г) производство научно-исследовательских работ и разработка научных рефератов по навигации на Дунае ;

h) подготовка предложений о консультациях и рекомендациях, даваемых Комиссией придунайским странам по практическому введению основных положений и правил по навигации и судоходству на Дунае, и наблюдение за их осуществлением ;

i) сбор и изучение информации от придунайских стран и специальных речных Администраций по навигации, путевой обстановке, речному надзору, санитарному, таможенному, ветеринарному и фитосанитарному надзору на Дунае ;

j) сбор сведений о судах, выделенных придунайскими государствами для несения службы речного надзора, и подготовка информации об этих судах для представителей.

С) ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

1. Работой отдела руководит заведующий отделом, который непосредственно подчинен помощнику Директора по Рабочему аппарату.

В случае отсутствия заведующего отделом его замещает старший инженер.

2. В компетенцию отдела входит :

a) участие в составлении совместно с Техническим, Навигационным и Планово-статистическим отделами общего плана основных работ в интересах судоходства на Дунае на базе предложений и проектов придунайских стран и специальных речных Администраций ;

b) разработка рекомендаций по координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае ;

c) составление единого гидрологического бюллетеня, гидрологических справочников и ежегодников для Дуная ;

d) составление долгосрочных и краткосрочных прогнозов для Дуная ;

e) производство научно-исследовательских работ и разработка научных рефератов по гидрометеорологии дунайского бассейна ;

f) подготовка предложений о консультациях и рекомендациях, даваемых Комиссией придунайским странам по вопросам координации гидрометеорологической службы на Дунае, и наблюдение за их осуществлением ;

g) сбор и изучение информации от придунайских стран о проведенных гидрометеорологических работах в интересах улучшения судоходства на Дунае и ежедневных гидрометеосводок о состоянии гидрометеорологических элементов на Дунае.

Д) ПЛАНОВО-СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

1. Работой отдела руководит заведующий отделом, который непосредственно подчиняется помощнику Директора по Рабочему аппарату.

В случае отсутствия заведующего отделом его замещает старший экономист.

2. В компетенцию отдела входит :

a) сбор и изучение статистических данных относительно судоходства на Дунае по вопросам, входящим в компетенцию Комиссии, а также подготовка их к изданию ;

b) подготовка предложений о консультациях придунайским странам по вопросам статистики судоходства на Дунае ;

c) составление общей сметы расходов, совместно с Техническим, Навигационным и Гидрометеорологическим отделами, в соответствии с общим планом основных работ на Дунае в интересах судоходства ;

d) разработка вопросов финансирования работ по улучшению судоходства, предусмотренных статьями 4 Конвенции о режиме судоходства на Дунае ;

e) разработка вопросов по установлению специальных сборов для покрытия расходов по производству специальных работ, обеспечивающих надлежащее состояние судоходства или его улучшение ;

f) изучение вопросов, связанных с установлением навигационных и особых сборов, взимаемых с судов, в целях покрытия расходов по обеспечению судоходства ;

g) изучение и разработка вопросов экономики судоходства на Дунае ;

h) составление проектов годовых планов работ Комиссии в соответствии с постановлениями сессий ;

i) наблюдение за выполнением годовых планов работ Комиссии, утвержденных сессией Комиссии ;

j) участие в составлении бюджета Комиссии.

ИЗМЕНЕНИЯ**ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ
НА ДУНАЕ**

Восемнадцатая сессия Дунайской Комиссии постановлением ДК/СЕС 18/29 от 29 января 1960 года приняла изменения Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае (ДК/СЕС 18/29-I).

Характеристики огней этой системы и предложения о применении на знаках ограждения отражающих веществ подлежат рассмотрению на группе экспертов в сентябре 1960 года. Также подлежат рассмотрению на этой группе, с точки зрения редакции, тексты общих частей.

Восемнадцатая сессия Дунайской Комиссии рекомендовала придунайским странам и специальным речным Администрациям осуществить изменение Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае в течение двух этапов со следующими сроками завершения :

- а) I этап — до 1 апреля 1965 года,
- б) II этап — до 1 апреля 1968 года.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Фарватер от верхней границы судоходства на Дунае до выхода в Черное море через Сулинский канал ограждается по л а т е р а л ь н о й с и с т е м е, указывающей положение его сторон относительно пути следования судна, идущего по фарватеру.

Наименование сторон фарватера „правая” и „левая” принимается, считая сверху вниз по течению реки.

Навигационная путевая обстановка на всем судоходном течении Дуная обозначает границы, направление и глубину фарватера, а также ограждает препятствия и сооружения, расположенные на участках фарватера или в непосредственной близости от него.

В принципе плавучая и береговая обстановки должны действовать на всем судоходном течении Дуная непрерывно (днем и ночью) с момента освобождения водного пути ото льда до наступления ледостава и корректироваться по мере изменения уровня воды.

При высоких уровнях воды и ледоходе, когда штатная плавучая обстановка, во избежание повреждения, снимается, взамен ее выставляются вежи соответствующей окраски, принятой для сторон фарватера.

Применение по мере надобности тех или иных знаков ограждения, предусмотренных настоящей Единой системой навигационной путевой обстановки на Дунае, а также их расстановка, осуществляется компетентными организациями придунайских стран и специальными речными Администрациями.

Единая система ограждения включает следующие знаки навигационной путевой обстановки :

ОТДЕЛ I. Ограждение сторон фарватера, навигационных опасностей и осей фарватера плавучими знаками

- правый бакен (буй), правую вежу, правый швимер ;
- левый бакен (буй), левую вежу, левый швимер ;
- средний бакен (буй), среднюю вежу, средний швимер ;
- осевой бакен (буй), осевой швимер.

ОТДЕЛ II . Обозначения направлений, перевалов, положения оси фарватера по отношению к берегам, выступающих в русло пунктов и опасностей береговыми знаками

- правый береговой огонь (маяк) ;
- левый береговой огонь (маяк) ;
- правый перевальный знак ;
- левый перевальный знак ;
- правые линейные створы ;
- левые линейные створы ;
- средний береговой огонь (маяк) на островах ;
- береговой огонь (маяк) — зимовник и вход в портовый бассейн ;
- береговой знак, ограждающий опасные пункты.

ОТДЕЛ III. Обозначение судоходных пролётов мостов, шлюзов и закрытых для плавания отдельных участков реки

- знаки, обозначающие судоходные пролёты постоянных мостов ;
- знаки, обозначающие судоходные пролёты разводных мостов ;
- знаки, обозначающие входы в шлюзовые камеры и выходы из них ;
- знаки, обозначающие закрытые для плавания отдельные участки реки.

ОТДЕЛ IV. Береговые особые знаки

А. Знаки обязательных предписаний

- знак остановки ;
- знак следовать в определенном направлении ;
- знак подачи звукового сигнала ;
- знак повышения внимания ;

В. Знаки запрещения

- знак запрещения швартовки ;
- знак запрещения обгона ;
- знак запрещения встречи и обгона ;
- знак запрещения якорной стоянки ;
- знак запрещения создавать волнение ;

С. Знаки ограничения

- знак „получите информацию, имеются ограничения” ;
- знак — указатель лимитирующего надводного габарита ;
- знак — указатель лимитирующей ширины.

Д. Знаки указаний

- знак — указатель места швартовки ;
- знак — указатель места якорной стоянки ;
- знак поворота „рондо” ;
- знак — указатель воздушных линий — перекидок через реку ;
- знак — указатель несвободноплавающего парома ;
- знак — указатель места телефона ;
- участковый щит — указатель глубины и ширины судового хода на перекатах ;
- знак — указатель конца обязательного предписания.

Знакам навигационной путевой обстановки присвоены номера от 1 до 37, под которыми они показаны на рисунках.*

Практическое осуществление измененной Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае проходит в два этапа.

В первом этапе до 1 апреля 1965 года в соответствии с Единой системой приводятся виды и окраска береговых особых знаков, цвет огней, вид и цвет окраски щитов, обозначающих судоходные пролёты мостов и шлюзовые камеры, а также виды и значения сигналов, обозначающих закрытые отдельные участки судоходного пути.

Во втором этапе предусматривается приведение в соответствие с Единой системой видов опознавательных щитов и фигур и их окраски, а также цвета и характеристики огней остальных знаков плавучей и береговой обстановки, а именно :

- правого бакена (буя), правой вехи, правого швемера ;
- левого бакена (буя), левой вехи, левого швемера ;
- среднего бакена (буя), средней вехи, среднего швемера ;
- правого берегового огня (маяка) ;
- левого берегового огня (маяка) ;
- правого перевального знака ;
- левого перевального знака ;
- правых линейных створов ;
- левых линейных створов ;
- среднего берегового огня (маяка) на островах ;

* Рисунки находятся в архивах Комиссии.

- берегового огня (маяка) — зимовника и входа в портовый бассейн ;
- береговых знаков, ограждающих опасные пункты.

Это изменение должно быть осуществлено одновременно на протяжении всей судоходной части Дуная, а именно : при наличии ледовых явлений с открытием навигации 1968 года и при их отсутствии — с 1 апреля 1968 года.

Об установке знаков, предусмотренных измененной Единой системой навигационной путевой обстановки, доводится до сведения судоводителей посредством навигационных оповещений.

Ниже приводится подробное описание видов знаков, их опознавательных щитов и фигур, а также окраска и цвет огней, предусмотренных Единой системой навигационной путевой обстановки на Дунае.

ОТДЕЛ I

ОГРАЖДЕНИЕ СТОРОН ФАРВАТЕРА, НАВИГАЦИОННЫХ ОПАСНОСТЕЙ И ОСЕЙ ФАРВАТЕРА ПЛАВУЧИМИ ЗНАКАМИ

Плавучими предостерегательными знаками, служащими для ограждения сторон фарватера и навигационных препятствий, а также опасностей, выступающих в русло реки, по Единой системе навигационной путевой обстановки предусматриваются светящиеся и несветящиеся бакены (буи), вехи и швемыры.

Знакам правой стороны присвоены *красный цвет и красный огонь*, знакам левой стороны — *черный цвет и зеленый огонь*.

Места разделения и соединения фарватеров обозначаются светящими и несветящими бакенами (буями), вехами и швемырами. Знакам присвоен *черно-красный цвет и белый огонь*.

Ось фарватера на широком водном пространстве, не имеющем навигационных опасностей (имеется в виду создание озеровидных бьефов при осуществлении комплексного использования гидроресурсов Дуная), может обозначаться осевыми светящими и несветящими бакенами (буями) и швемырами. Знакам присвоен *черно-белый цвет и белый огонь*, отличный по характеру проблеска от огня знаков разделения и соединения фарватеров.

Поправки перечисленных светящих и несветящих бакенов (бுவ) могут быть различной формы и конструкции, но их опознавательные фигуры должны соответствовать видам, предусмотренным Единой системой навигационной путевой обстановки на Дунае, т. е. *цилиндрическим* для бакенов (бுவ) правого берега, *коническим* для бакенов (бுவ) левого берега, *сферическим* для бакенов (бுவ) разделения и соединения фарватеров и „*песочных часов*” для осевых бакенов (бுவ).

Указанные опознавательные фигуры могут быть любой конструкции, т. е. сплошные или ажурные.

В зависимости от участка реки минимальная высота опознавательных фигур светящих бакенов (бுவ) должна быть следующая :

выше Генью — 0,8 м,
ниже Генью — 1,2 м.

На светящих бакенах (буях) ограждающих стороны фарватера и обозначающих ось фарватера, устанавливаются огни с проблесковой характеристикой с общим периодом не более 3,5 секунд. На светящих бакенах (буях), обозначающих разделение и соединение фарватеров, также устанавливаются проблесковые огни но с ритмичной характеристикой, с общим периодом не более 2,0 сек.

Дальность видимости огней в зависимости от участка должна быть не менее :

выше Генью — 2,0 км,
ниже Генью — 3,0 км.

Бакены (буи) могут быть оборудованы радиолокационными и световыми отражателями или покрыты фосфоресцирующими красками, о чем объявляется в каждом отдельном случае в навигационных оповещениях. При использовании на плавучих знаках световых отражателей их цвет должен соответствовать цветам огней, принятым для ограждения сторон фарватера.

В качестве вспомогательных средств плавучего ограждения по Единой системе навигационной путевой обстановки на Дунае предусматриваются *вехи* и *швемеры*, которые могут быть любой конструкции, но их топовые фигуры должны соответствовать видам опознавательных фигур, принятым для бакенов (бுவ), и в принципе иметь объемную форму. Однако на тех участках реки, где в силу специфических условий объемную форму топовых фигур на вехах и швемерах использовать нельзя, на них могут быть установлены плоские топовые фигуры.

Минимальные размеры топовых фигур следующие :

для цилиндрического вида — высота	0,4 м
и основание	0,3 м,
для конического вида — стороны.....	0,4 м,
для сферического вида — диаметр.....	0,4 м,
для вида „песочные часы” — высота	0,4 м
и основание	0,3 м.

На судоходных частях реки, где судоходство носит круглосуточный характер, для обозначения мест разделения и соединения фарватеров и рекомендованных направлений оси фарватера рекомендуется выставлять только светящие бакены (буи), поскольку несветящая обстановка на таких участках в ночное время может явиться только помехой для судоходства.

А) ЗНАКИ ОГРАЖДЕНИЯ СТОРОН ФАРВАТЕРА

ПРАВЫЕ СВЕТАЩИЙ И НЕСВЕТАЩИЙ БАКЕНЫ (БУИ), ВЕХА И ШВЕМЕР
(Лист I/1)

1. Название и назначение знака: *Правый бакен (буй)* — знак плавучей навигационной обстановки, служит для обозначения границ фарватера, а также для указания направления; *ограждает* правую сторону фарватера и опасности правого берега реки. Суда, идущие вниз по течению реки, оставляют знак с *правого борта*; суда, идущие вверх против течения, оставляют знак с *левого борта*.

2. Вид знака: поплавок знака — любой формы и конструкции с установленной на нем опознавательной цилиндрической фигурой.

3. Цвет окраски знака: поплавок и опознавательная фигура (цилиндрическая) окрашиваются в красный цвет.

4. Цвет и характер огня: Цвет огня — красный, характер проблесковый.

5. Правые вежа и швемер — любой конструкции с цилиндрической топовой фигурой. Цвет окраски штока вежи — красными и белыми чередующимися горизонтальными полосами, а швемера и его топовой фигуры и топовой фигуры вежи — красный.

Назначение плавучих вежи и швемера такое же, как и правого бакена (буя).

ЛЕВЫЕ СВЕТАЩИЙ И НЕСВЕТАЩИЙ БАКЕНЫ (БУИ), ВЕЖА И ШВЕМЕР (Лист. I/2)

1. Название и назначение знака: *Левый бакен (буй)* — знак плавучей навигационной обстановки, служит для обозначения границ фарватера, а также для указания направления; *сграждает* левую сторону фарватера и опасности левого берега реки. Суда, идущие вниз по течению реки, оставляют знак с *левого борта*; суда, идущие вверх против течения, оставляют знак с *правого борта*.

2. Вид знака: Поплавок знака — любой формы и конструкции с установленной на нем опознавательной конической фигурой вершиной вверх.

3. Цвет окраски знака: поплавок и опознавательная фигура (коническая) окрашиваются в черный цвет.

4. Цвет и характер огня: цвет огня — зеленый, характер проблесковый.

5. Левые вежа и швемер: любой конструкции с конической и топовой фигурой. Цвет окраски штока вежи черные и белые чередующиеся горизонтальные полосы, а швемера и его топовой фигуры и топовой фигуры вежи — черный.

Назначение плавучих вежи и швемера такое же, как и левого бакена (буя).

В) ЗНАКИ СОЕДИНЕНИЯ И РАЗДЕЛЕНИЯ ФАРВАТЕРОВ

СРЕДНИЕ СВЕТАЩИЙ И НЕСВЕТАЩИЙ БАКЕНЫ (БУИ), ВЕЖА И ШВЕМЕР (Лист I/3)

1. Название и назначение знака: *Средний бакен (буй)* — знак плавучей навигационной обстановки, служит для обозначения мест соединения и разделения фарватеров, а также ограждает отдельно расположенные навигационные препятствия в границах фарватера. Суда, идущие как вниз, так и вверх по течению реки, могут оставлять знак с любого борта.

2. Вид знака: поплавок знака — любой формы и конструкции с установленной на нем опознавательной сферической фигурой. В исключительных случаях вместо сферической фигуры может быть установлен диск.

3. Цвет окраски знака: — сферическая опознавательная фигура и поплавок знака окрашиваются черными и красными чередующимися горизонтальными полосами.

4. Цвет и характер огня: цвет огня белый, характер — проблесковый (ритмичный).

5. Средние вежа и швемер: любой конструкции, со сферической топовой фигурой. Вежа и швемер окрашиваются горизонтальными красными и черными чередующимися полосами, по две каждого цвета, а их топовые фигуры — в красный цвет с черной горизонтальной полосой посредине. Назначение плавучих вежи и швемера такое же, как и среднего бакена (буй).

С) ЗНАКИ, УКАЗЫВАЮЩИЕ ОСЬ ФАРВАТЕРА

ОСЕВЫЕ СВЕТЯЩИЙ И НЕСВЕТЯЩИЙ БАКЕН (БУИ) И ШВЕМЕР

(Лист I/4)

1. Название и назначение знака: *Осевой бакен (буй)* — знак плавучей навигационной обстановки, может выставляться по оси фарватера на широком водном пространстве, не имеющем навигационных опасностей.

2. Вид знака: поплавок знака любой формы и конструкции с установленной на нем опознавательной фигурой в виде „песочных часов”.

3. Цвет окраски знака: поплавок знака окрашивается в белый цвет, а опознавательная фигура („песочные часы”) — белыми и черными чередующимися горизонтальными полосами по две каждого цвета.

4. Цвет и характер огня: цвет огня — белый, характер проблесковый или группопроблесковый.

5. Осевой швемер: любой конструкции с топовой фигурой в виде „песочных часов”. Швемер окрашивается белыми и черными чередующимися горизонтальными полосами, по две каждого цвета, а его топовая фигура — в белый цвет с черной горизонтальной полосой посредине.

Назначение швемера такое же, как и осевого бакена (буй).

ОТДЕЛ II

ОБОЗНАЧЕНИЕ НАПРАВЛЕНИЙ, ПЕРЕВАЛОВ, ПОЛОЖЕНИЯ ОСИ ФАРВАТЕРА ПО ОТНОШЕНИЮ К БЕРЕГАМ, ВЫСТУПАЮЩИХ В РУСЛО ПУНКТОВ И ОПАСНОСТЕЙ БЕРЕГОВЫМИ ЗНАКАМИ

Для обозначения направлений, перевалов, положения оси фарватера по отношению к берегам, выступающих в русло пунктов и опасностей по Единой системе навигационной путевой обстановки на Дунае предусмотрены береговые знаки.

Береговым огням (маякам) правого берега присвоена окраска полос по краям опознавательных щитов красного цвета и красный огонь и для левого — черного цвета и зеленый огонь.

На береговых огнях (маяках) зимовников и входов в портовые бассейны, навешиваются квадратные опознавательные щиты. На этих знаках устанавливаются зеленые постоянные огни.

Используемые на береговых огнях (маяках) огни имеют проблесковый характер, общий период которых должен быть не менее 5,0 сек., т. е. увеличен по сравнению с общим периодом проблесковых огней освещаемой плавучей обстановки.

Перевальным знакам и линейным створам обоих берегов присвоена окраска опознавательных щитов желтого цвета с черной вертикальной полосой посредине и желтые огни.

На перевальных знаках устанавливаются проблесковые или группопроблесковые огни. При использовании на знаках обоих берегов только проблесковых огней общий период проблеска огней левого берега должен быть не менее 5,0 сек., а общий период проблеска огней правого берега необходимо увеличить с разницей до 2,0 сек.

При использовании на перевальных знаках проблесковых и группопроблесковых огней последние устанавливаются на знаках правого берега, а при использовании только группопроблесковых огней огни с нечетной характеристикой устанавливаются на знаках левого берега и с четной характеристикой — на знаках правого берега.

На передних знаках линейных створов устанавливаются проблесковые огни, период проблеска которых должен быть больше темноты. При этом общий период проблеска огней передних знаков линейных створов правого берега должен быть также увеличен с разницей до 2,0 сек. по отношению к общему периоду проблеска огней передних знаков линейных створов левого берега. На задних знаках линейных створов устанавливаются постоянные огни.

На средних береговых огнях (маяках), установленных на островах и обозначающих разделение и соединение фарватеров, опознавательные фигуры окрашиваются красными и черными чередующимися горизонтальными полосами до две каждого цвета и используются белые огни с ритмичной характеристикой, но для отличия от периода огня светящего среднего бакена (буя), обозначающего разделение и соединение фарватеров, общий их период должен быть увеличен до 3,0 сек.

Минимальная дальность видимости огней — 2,0 км, увеличиваемая в зависимости от участка реки.

Столбы береговых знаков окрашиваются в белый цвет (за исключением окраски столбов линейных створных знаков, которые в исключительных случаях могут окрашиваться в черный цвет) и могут быть любой конструкции, а их опознавательные фигуры и щиты должны соответствовать видам, предусмотренным Единой системой навигационной путевой обстановки на Днуге, а именно:

— для береговых огней (маяков) и перевальных и линейных створных знаков правого берега — квадратные щиты;

— для береговых огней (маяков) и перевальных и линейных створных знаков левого берега — ромбовидные щиты;

— для средних береговых огней (маяков) на островах — щиты в виде диска;

— для береговых огней (маяков) зимовников и входов в портовые бассейны обоих берегов — квадратные щиты;

— для береговых знаков, ограждающих опасные пункты:

— правого берега — равносторонний треугольный щит вершиной вниз;

— левого берега — равносторонний треугольный щит вершиной вверх.

Опознавательные щиты и фигуры всех береговых знаков могут быть сплошной или решетчатой конструкции.

Минимальные высоты береговых знаков и размеры их опознавательных щитов и фигур следующие:

— высота береговых огней (маяков), перевальных знаков и средних береговых огней (маяков) на островах для участка реки выше Генью — 3 м, а ниже Генью — 4 м;

— высота береговых знаков, ограждающих опасные пункты — 2,5 м;

— стороны квадратных опознавательных щитов для береговых огней (маяков) правого берега — $0,8 \times 0,8$ м;

— стороны ромбовидных опознавательных щитов для береговых огней (маяков) левого берега — $0,8$ м;

— стороны ромбовидных и квадратных опознавательных щитов для перевальных знаков — $1,0 \times 1,0$ м, а щита — указателя перевала — $1,2 \times 0,4$ м;

— диаметр опознавательного диска для средних береговых огней (маяков) на островах — $0,8$ м;

— высота равносторонних треугольных опознавательных щитов для береговых знаков, ограждающих опасные пункты, — $0,8$ м.

Для обеспечения нормальной чувствительности линейных створов их высоты и размеры опознавательных щитов устанавливаются в каждом случае особо, в зависимости от длины ходовой части створа. Помимо линейных створов, для обозначения оси фарватера могут быть применены и другие виды створов, как например, щелевые створы, размеры которых также в зависимости от длины ходовой части, устанавливаются особо.

ПРАВЫЙ БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК)

(Лист II/5)

1. Название и назначение знака: *Правый береговой огонь (маяк)* — знак береговой навигационной обстановки, служит для указания примерного направления фарватера и совместно с плавучей обстановкой ограждает фарватер в тех местах, где он приближается к правому берегу реки, а также служит как ориентир. Знак ставится на правом берегу.

2. Вид знака: столб, на вершине которого устанавливается фонарь кругового излучения. Под платформой фонаря навешивается опознавательный квадратный щит.

3. Цвет окраски знака: столб окрашивается в белый цвет, а опознавательный квадратный щит в красный цвет, окаймленный в верхней и нижней частях узкой белой полосой.

4. Цвет и характер огня: цвет огня красный, характер — проблесковый.

ЛЕВЫЙ БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК)

(Лист II/6)

1. Название и назначение знака: *Левый береговой огонь (маяк)* — знак береговой навигационной обстановки, служит для примерного указания направления фарватера и совместно с плавучей обстановкой ограждает фарватер в тех местах, где он приближается к левому берегу реки, а также служит как ориентир. Знак ставится на левом берегу.

2. Вид знака: столб, на вершине которого устанавливается фонарь кругового излучения. Под платформой фонаря навешивается опознавательный щит в виде ромба.

3. Цвет окраски знака: столб окрашивается в белый цвет, а верхняя часть опознавательного ромбовидного щита в черный цвет, нижняя — в белый.

4. Цвет и характер огня: цвет огня зеленый, характер — проблесковый.

ПРАВЫЙ ПЕРЕВАЛЬНЫЙ ЗНАК

(Лист II/7)

1. Название и назначение знака: *Правый перевальный знак* — знак береговой навигационной обстановки, служит для указания начала направления и конца фарватера при перевале его с одного берега к другому. Знак ставится на правом берегу.

2. Вид знака: столб, на вершине которого устанавливается фонарь секторного освещения в направлении оси перевала. Под платформой фонаря навешивается щит — указатель перевала, составляя со столбом по вертикали верхний угол в 50—60°. В средней части столба перпендикулярно к оси фарватера навешивается опознавательный квадратный щит. Для указания направления двух перевалов перевальный знак имеет два щита-указателя перевалов (двухсторонний перевальный знак).

3. Цвет окраски знака: столб и щит-указатель перевала окрашиваются в белый цвет; опознавательный квадратный щит окрашивается в желтый цвет с черной вертикальной полосой посередине.

4. Цвет и характер огня: цвет огня желтый, характер — проблесковый или группопроблесковый (с четной характеристикой).

ЛЕВЫЙ ПЕРЕВАЛЬНЫЙ ЗНАК

(Лист II/8)

1. Название и назначение знака: *Левый перевальный знак* — знак береговой навигационной обстановки, служит для указания

начала направления и конца фарватера при перевале его с одного берега к другому. Знак ставится на левом берегу.

2. Вид знака: столб, на вершине которого устанавливается фонарь секторного освещения в направлении оси фарватера. Под платформой фонаря навешивается щит-указатель перевала, составляя со столбом по вертикали верхний угол в $50-60^\circ$. В средней части столба, перпендикулярно к оси фарватера, навешивается опознавательный щит в виде ромба. Для указания направления двух перевалов перевальный знак имеет два щита-указателя перевалов (двухсторонний перевальный знак).

3. Цвет окраски знака: столб и щит-указатель перевала окрашиваются в белый цвет; опознавательный ромбовидный щит окрашивается в желтый цвет с черной вертикальной полосой посередине.

4. Цвет и характер огня: цвет огня желтый, характер — проблесковый или группопроблесковый (с нечетной характеристикой).

ПРАВЫЕ ЛИНЕЙНЫЕ СТВОРЫ

(Лист II/9)

1. Название и назначение знаков: *Правые линейные створы* — знаки береговой навигационной обстановки, служат для более точного указания оси фарватера. Знаки ставятся на правом берегу.

2. Вид знаков: столбы, на вершине которых устанавливаются фонари направленного действия. Под платформой фонаря на столбах навешиваются опознавательные квадратные щиты.

3. Цвет окраски знаков: столбы окрашиваются в белый цвет, а опознавательные щиты — в желтый с черной вертикальной полосой посередине.

4. Цвет и характер огней: цвет огней желтый; для огня переднего створного знака характер проблесковый, а для заднего створного знака — постоянный.

ЛЕВЫЕ ЛИНЕЙНЫЕ СТВОРЫ

(Лист II/10)

1. Название и назначение знаков: *Левые линейные створы* — знаки береговой навигационной обстановки, служат для более точного указания оси фарватера. Знаки ставятся на левом берегу.

2. Вид знаков: столбы, на вершине которых устанавливаются фонари направленного действия. Под платформой фонаря вывешиваются опознавательные щиты в виде ромба.

3. Цвет окраски знаков: столбы окрашиваются в белый цвет, а опознавательные щиты — в желтый с черной вертикальной полосой посередине.

4. Цвет и характер огней: цвет огней желтый; для огня переднего створного знака характер проблесковый, а для заднего створного знака — постоянный.

СРЕДНИЙ БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК) НА ОСТРОВАХ

(Лист II/11)

1. Название и назначение знака: *Средний береговой огонь (маяк) на островах* ставится на оконечностях острова в местах, где он делит русло на два судоходных рукава.

2. Вид знака: столб, на вершине которого устанавливается фонарь кругового излучения. Под платформой фонаря навешивается опознавательная фигура в виде диска.

3. Цвет окраски знака: столб окрашивается в белый цвет, а опознавательная фигура (диск) — черными и красными чередующимися горизонтальными полосами, по две каждого цвета.

4. Цвет и характер огня: цвет огня белый, характер проблесковый (ритмичный огонь).

БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК) — ЗИМОВНИК И ВХОД В ПОРТОВЫЙ БАССЕЙН

(Лист II/12)

1. Название и назначение знака: *Береговой огонь (маяк) — зимовник и вход в портовой бассейн* — служит для указания входа в зимовники и портовые бассейны.

2. Вид знака: столб, на вершине которого устанавливается фонарь кругового освещения. Под платформой фонаря навешивается опознавательный квадратный щит, окрашенный в зеленый цвет, с белой вертикальной полосой посередине. Знак устанавливается на лобовой части стенки относительно течения на дополнительном фундаменте, на котором наносится надпись названия бассейна или зимовника. Эта надпись освещается белым огнём направленного действия.

3. Цвет окраски знака: цвет окраски знака и лобовой части фундамента белый, а надпись на нем наносится чёрным цветом.

4. Цвет и характер огня: цвет огня зелёный, характер постоянный.

БЕРЕГОВОЙ ЗНАК, ОГРАЖДАЮЩИЙ ОПАСНЫЕ ПУНКТЫ

(Лист II/13)

Введение: Ограждение опасных пунктов и сторон фарватера должно производиться плавучим ограждением (бакены-буи, вежи и швемеры), предусмотренным в отделе I настоящих предложений. Тем не менее если в некоторых случаях предпочтительно установить береговое ограждение, то должны применяться следующие знаки:

1. Название и назначение знака: *Береговой знак, ограждающий опасные пункты*, служит как вспомогательный знак для ограждения различного рода выступающих в русло сооружений (дамб, бун и т. п.), а также может применяться для ограждения береговых выступов, залитых в период высоких уровней воды.

2. Виды знаков и окраска: белый столб с укрепленным в верхней части щитом:

а) для правого берега — равносторонним треугольным щитом вершиной вниз ;

б) для левого берега — равносторонним треугольным щитом вершиной вверх.

Окраска щитов белая для знаков обоих берегов, с красной каймой для правого берега и черной каймой для левого берега. Красная кайма может быть покрыта красной фосфоресцирующей краской, а черная кайма — зеленой фосфоресцирующей краской.

ОТДЕЛ III

ОБОЗНАЧЕНИЕ СУДОХОДНЫХ ПРОЛЁТОВ МОСТОВ, ШЛЮЗОВ И ЗАКРЫТЫХ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ РЕКИ

Для обозначения судоходных пролётов постоянных и разводных мостов, входов в шлюзовые камеры и выходов из них, а также закрытых для судоходства отдельных участков реки, согласно Единой системе навигационной путевой обстановки на Дунае, предусматриваются щиты, флаги и постоянные огни.

Для прохода судов под постоянными мостами или через разводные мосты устанавливаются определенные судоходные пролёты, которые как в дневное, так и в ночное время обозначаются ромбовидными щитами и зелеными постоянными огнями. Установленные судоходные пролёты мостов для двухстороннего движения обозначаются как при подходе к нему сверху, так и снизу, а установленные судоходные пролёты для движения в одном направлении обозначаются только со стороны разрешаемого прохода. Если один и тот же постоянный мост имеет два судоходных пролёта — один для судов, идущих сверху, а другой для судов, идущих снизу, то в этом случае эти пролёты соответственно должны быть с противоположных сторон обозначены знаками, запрещающими проход.

Для обозначения в дневное время оси полезной ширины судоходного пролёта постоянного моста на ферме устанавливается один ромбовидный щит желтого цвета (двухстороннее движение) или два вертикально расположенных ромбовидных желтых щита (одностороннее движение).

В ночное время ось полезной ширины судоходного пролёта соответственно обозначается одним или двумя вертикально расположенными желтыми огнями. Однако взамен этих огней щиты могут освещаться постоянными огнями.

В случае, если судоходный пролёт постоянного моста не свободен для прохода судов на всю его ширину, то для указания границ судоходной части, вне которой запрещается проходить, на ферме устанавливаются два ромбовидных щита, окрашенных в красно-белый цвет по вертикали. Указанные щиты устанавливаются таким образом, чтобы их вершины с белой окраской были обращены внутрь судоходного пролёта моста. В ночное время щиты должны быть освещены. В случае, если судам рекомендуется оставаться в границе судоходной части моста, то она обозначается также двумя ромбовидными щитами, но окрашенными в зелено-белый

цвет по вертикали. Эти щиты устанавливаются так, чтобы вершины, окрашенные в зелёный цвет, были обращены внутрь судоходного пролёта моста. В ночное время щиты заменяются зелеными постоянными огнями. Пролёты мостов, не обозначенные для прохода судов, не гарантируют безопасность прохода.

Устои судоходных пролётов мостов с внутренней стороны могут быть освещены, но таким образом, чтобы избежать ослепления.

При разрешении на проход разводная часть моста в дневное время обозначается двумя горизонтально расположенными по сторонам прохода ромбовидными щитами, окрашенными в красно-белый цвет по вертикали, а в ночное время — двумя постоянными зелеными огнями.

Дальность видимости щитов и огней должна обеспечивать своевременное опознавание судоходных пролётов мостов, учитывая современные скорости движения судов, с таким расчетом, чтобы возможно было заблаговременно выбрать направление для прохода.

Для обозначения как в дневное, так и в ночное время входов в шлюзовые камеры и выходов из них предусматриваются постоянные огни.

Установленные для прохода судоходные пролёты мостов, входы в шлюзовые камеры и выходы из них обозначаются зелеными постоянными огнями.

Закрытые для судоходства пролёты мостов, шлюзовые камеры и отдельные участки реки обозначаются красными постоянными огнями и прямоугольными красными щитами с горизонтальной белой полосой посередине или красными флагами.

При одностороннем движении при входе в портовые бассейны, зимовники и т. п. и выходе из них в качестве сигналов, регулирующих движение, могут быть применены красные (запрещающие вход или выход) или зеленые (разрешающие вход или выход) постоянные огни. Однако в этом случае сигналы, регулирующие движение судов, должны, как правило, устанавливаться справа при входе с реки в портовый бассейн или зимовник. Однако в исключительных случаях эти сигналы могут быть установлены слева при входе с реки в портовый бассейн или зимовник, о чем доводится до сведения судоводителей посредством навигационных оповещений.

Что касается специфических участков реки, где введено одностороннее движение, регулируемое сигнальными (семафорными) станциями, то на таких участках виды сигналов и их значение устанавливаются компетентными организациями придунайских стран и специальными речными Администрациями.

Однако при установлении на таких участках реки видов сигналов необходимо, чтобы они отличались от уже ранее принятых для других участков, если таковые имеют иное значение.

ЗНАКИ, ОБОЗНАЧАЮЩИЕ СУДОХОДНЫЕ ПРОЛЁТЫ ПОСТОЯННЫХ МОСТОВ (Лист III/14)

1. Название и назначение знаков: *Знаки, обозначающие судоходные пролёты постоянных мостов.*

2. Для прохода судов под постоянными мостами должны быть установлены определенные судоходные пролёты, которые обозначаются следующими знаками :

— *днем* — для обозначения судоходного пролёта моста, через который допускается движение судов в оба направления, на ферме моста по оси свободной части пролёта устанавливается острыми углами вверх и вниз один ромбовидный щит желтого цвета, а для обозначения судоходного пролёта, через который допускается движение судов в одном направлении — два вертикально расположенных острыми углами вверх и вниз ромбовидных щита желтого цвета.

Если судоходный пролёт не свободен для прохода судов на всю его ширину, то границы судоходной части пролёта обозначаются двумя ромбовидными щитами, окрашенными в красно-белый цвет по вертикали, которые устанавливаются острыми углами вверх и вниз в нижней части фермы моста ;

— *ночью* — двумя постоянными зелеными огнями, установленными на устоях или в нижней части фермы моста на ширину судоходной части. Кроме того, для обозначения судоходного пролёта моста, через который допускается движение судов в оба направления, на ферме моста по оси свободной части пролёта устанавливается один постоянный желтый огонь, а для обозначения судоходного пролёта, через который допускается движение судов в одном направлении — два вертикально расположенных постоянных желтых огня.

Закрытый для судоходства судоходный пролёт моста в ночное время обозначается одним постоянным красным огнем, установленным на ферме моста по оси пролёта, и в дневное время — одним прямоугольным красным щитом с горизонтальной белой полосой посередине.

ЗНАКИ, ОБОЗНАЧАЮЩИЕ СУДОХОДНЫЕ ПРОЛЁТЫ РАЗВОДНЫХ МОСТОВ (Лист III/15)

1. Название и назначение знаков: *Знаки, обозначающие судоходные пролёты разводных мостов.*

2. При разрешении на проход судов разводная часть моста обозначается :

— *днем* — двумя ромбовидными щитами, окрашенными в красно-белый цвет по вертикали, которые устанавливаются острыми углами вверх и вниз на ширину разводной части моста.

— *ночью* — двумя постоянными зелеными огнями, установленными на ширину разводной части моста.

3. Временное запрещение прохода судов через разводную часть моста в ночное время обозначается одним постоянным красным огнем, а в дневное время — одним прямоугольным щитом, окрашенным в красный цвет с белой горизонтальной полосой посередине.

4. Разводная часть моста, закрытая на продолжительное время, ночью обозначается двумя постоянными красными огнями, расположенными по вертикали, а в дневное время — двумя прямоугольными щитами, окрашен-

ными в красный цвет с белой горизонтальной полосой посередине, расположенными также по вертикали.

ЗНАКИ, ОБОЗНАЧАЮЩИЕ ВХОДЫ В ШЛЮЗОВЫЕ КАМЕРЫ И ВЫХОДЫ ИЗ НИХ

(Лист III/16)

1. Название и назначение знаков: *Знаки, обозначающие входы в шлюзовые камеры и выходы из них.*

2. Разрешение входа в шлюзовую камеру обозначается двумя постоянными зелеными огнями, расположенными по горизонтали: „вход разрешен”.

3. Если вход в шлюзовую камеру немедленно разрешается, то он обозначается постоянными красным и зеленым огнями, расположенными по горизонтали: „подготовьтесь к проходу”.

4. Запрещение входа судов в шлюзовые камеры обозначается двумя постоянными красными огнями, расположенными по горизонтали.

5. Недействующие шлюзовые камеры обозначаются двумя постоянными красными огнями, расположенными по вертикали.

6. Разрешение на выход из шлюзовой камеры обозначается одним постоянным зеленым огнем, а запрещение выхода — одним красным постоянным огнем.

ЗНАКИ, ОБОЗНАЧАЮЩИЕ ЗАКРЫТЫЕ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ ОТДЕЛЬНЫЕ УЧАСТКИ РЕКИ

(Лист III/17)

1. Закрытие фарватера, а также входов в отдельные рукава, бассейны и зимовники (одностороннее движение) обозначается:

а) фарватер временно закрыт —

днем — прямоугольным щитом, окрашенным в красный цвет с горизонтальной белой полосой посередине, или одним красным флагом. При разрешении прохода по фарватеру указанные сигналы не исполняются;

ночью — одним постоянным красным огнем.

б) фарватер закрыт на продолжительное время —

днем — двумя вертикально расположенными прямоугольными щитами, окрашенными в красный цвет с белой горизонтальной полосой посередине, или двумя вертикально расположенными красными флагами.

ночью — двумя постоянными красными огнями, расположенными по вертикали.

Разрешение входа в отдельные рукава, бассейны и зимовники (одностороннее движение) обозначается одним постоянным зеленым огнем, установленным, как правило, справа при входе в них с реки.

2. Участки реки, где находятся отдельные затонувшие препятствия или работающие снаряды, в районе которых запрещено разводить волнение, обозначаются:

а) со стороны, с которой фарватер свободен:

днем — красно-белым флагом или красно-белым щитом;

ночью — постоянными красным и белым огнями, расположенными по вертикали;

- б) со стороны, с которой фарватер закрыт :
днем — красным флагом или красным щитом ;
ночью — одним постоянным красным огнем ;
- в) проход свободен с обеих сторон :
днем или ночью — по обе стороны фарватера сигналами, указанными в пункте „а” ;
- г) проход закрыт с обеих сторон :
днем или ночью — сигналами, указанными в пункте „б” .

ОТДЕЛ IV

БЕРЕГОВЫЕ ОСОБЫЕ ЗНАКИ

В целях своевременного принятия при плавании особых мер предосторожности, а также получения информации о введенных на том или ином участке судоходного пути ограничениях, по Единой системе навигационной путевой обстановки на Дунае предусматриваются береговые особые знаки.

Эти знаки представляют собой квадратные или четырехугольные щиты с нанесенными на них соответствующими символами. Щиты знаков обязательных предписаний, запрещения и ограничения по краям окаймлены полосой красного цвета и на белом фоне черным цветом изображены символы. На щитах знаков указаний символы наносятся белой краской на глубоком фоне.

Минимальные размеры квадратных щитов — $1,0 \times 1,0$ м и прямоугольных щитов — $1,5 \times 1,0$ м. Размеры щита-указателя глубины и ширины судового хода на перекатах, в зависимости от количества перекатов, могут быть увеличены.

Знаки, указывающие на введение тех или иных ограничений на судоходном пути или предупреждающие о наличии паромных переправ, воздушных линий перекидок через реку и т. п., выставляются на подходах к таким участкам (сверху и снизу) с таким расчетом и в таком месте, чтобы судоводители, своевременно предприняв меры особой предосторожности, могли произвести с судном безопасный маневр, но не ближе 500 м при подходе сверху и не ближе 300 м при подходе снизу.

Знаки должны быть хорошо видимыми с проходящих судов и в ночное время освещаться направленными белыми огнями постоянного действия. Минимальная высота установки щитов должна быть не менее 4,0 м над высоким уровнем воды.

В зависимости от назначения вспомогательных знаков, к ним могут быть добавлены щиты-указатели, указывающие расстояние или границы участка (как указано на рисунках), к которому относится предписание знака.

А) ЗНАКИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПРЕДПИСАНИЙ

ЗНАК ОСТАНОВКИ

(Лист IV/18)

1. Название и назначение знака: *Знак остановки* может выставляться перед закрытым сооружением (например, шлюзовые

камеры) или таможенной; знак указывает границу, которую переходить запрещено.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит; щит по краям окаймлен полосой красного цвета, а в средней его части на белом фоне нанесена горизонтальная полоса черного цвета.

ЗНАК СЛЕДОВАТЬ В ОПРЕДЕЛЕННОМ НАПРАВЛЕНИИ (Лист IV/19)

1. Название и назначение знака: *Знак следовать в определенном направлении* служит для указания направления движения.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен прямоугольный щит. Щит по краям окаймлен полосой красного цвета, а в средней его части по горизонтали на белом фоне нанесена стрела черного цвета.

ЗНАК ПОДАЧИ ЗВУКОВОГО СИГНАЛА (Лист IV/20)

1. Название и назначение знака: *Знак подачи звукового сигнала* выставляется на подходах к участкам реки, где судну предписывается подача звукового сигнала.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит по краям окаймлен полосой красного цвета, а в средней его части на белом фоне черным цветом нанесен диск.

ЗНАК ПОВЫШЕНИЯ ВНИМАНИЯ (Лист IV/21)

1. Название и назначение знака: *Знак повышения внимания* служит для информации судоводителей в целях принятия ими особых мер предосторожности, как например при подходе к местам расположения паромных переправ и к участкам, в пределах которых существуют ограничения.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит по краям окаймлен полосой красного цвета, а в средней его части по вертикали черным цветом нанесена полоса.

В) ЗНАКИ ЗАПРЕЩЕНИЯ

ЗНАК ЗАПРЕЩЕНИЯ ШВАРТОВКИ (Лист IV/22)

1. Название и назначение знака: *Знак запрещения швартовки* служит для указания границ участка реки, где швартовка судов к берегу запрещена.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит по краям окаймлен полосой красного цвета, а по диагонали разделен красной полосой. В средней части щита на белом фоне черным цветом нанесена буква „P” латинского алфавита.

ЗНАК ЗАПРЕЩЕНИЯ ОБГОНА

(Лист IV/23)

1. Название и назначение знака: *Знак запрещения обгона* служит для указания границ участка реки, где обгон судов запрещен.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен прямоугольный щит. Щит по краям окаймлен полосой красного цвета и по диагонали разделен красной полосой. Если в границах участка реки запрещен любой обгон судов и караванов, то на щите на белом фоне черным цветом нанесены две параллельные стрелы, направленные вверх, а когда запрещение обгона относится только к караванам судов, то на щите наносятся двойные стрелы, как указано на рисунке.

ЗНАК ЗАПРЕЩЕНИЯ ВСТРЕЧИ И ОБГОНА

(Лист IV/24)

1. Название и назначение знака: *Знак запрещения встречи и обгона* служит для указания границ участка реки, где встреча и обгон судов запрещены.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен прямоугольный щит. Щит по краям окаймлен полосой красного цвета, а по диагонали разделен красной полосой. На щите на белом фоне черным цветом по вертикали нанесены две противоположно направленные стрелы, как указано на рисунке.

ЗНАК ЗАПРЕЩЕНИЯ ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ

(Лист IV/25)

1. Название и назначение знака: *Знак запрещения якорной стоянки* служит для указания границ участка реки, где ставить суда на якорь или волочить якоря по дну запрещено.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит по краям окаймлен полосой красного цвета и по диагонали разделен красной полосой. В средней части щита на белом фоне черным цветом изображен якорь штоком вниз.

ЗНАК ЗАПРЕЩЕНИЯ СОЗДАВАТЬ ВОЛНЕНИЕ

(Лист IV/26)

1. Название и назначение знака: *Знак запрещения создавать волнение* служит для указания границ участка реки, где проходящим судам создавать волнение запрещено.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит по краям окаймлен полосой красного цвета и по диагонали разделен красной полосой. В средней части щита на белом фоне черным цветом изображены две горизонтальные волнистые полосы.

С) ЗНАКИ ОГРАНИЧЕНИЯ

ЗНАК „ПОЛУЧИТЕ ИНФОРМАЦИЮ, ИМЕЮТСЯ ОГРАНИЧЕНИЯ” (Лист IV/27)

1. Название и назначение знака: *Получите информацию, имеются ограничения* — служит для указания места, где можно получить информацию.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит окрашен в белый цвет и по краям окаймлен полосой красного цвета.

ЗНАК-УКАЗАТЕЛЬ ЛИМИТИРУЮЩЕГО НАДВОДНОГО ГАБАРИТА (Лист IV/28)

1. Название и назначение знака: *Указатель лимитирующего надводного габарита* служит для указания свободной высоты сооружений над уровнем воды.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит (если знак устанавливается на подходах к сооружениям) или только квадратный щит (если знак устанавливается на сооружении). Щит по краям окаймлен полосой красного цвета и на белом фоне у его верхней стороны посередине черным цветом изображен небольшой равносторонний треугольник вершиной вниз, а под ним черным цветом наносятся цифры, указывающие свободную высоту сооружений в см, отнесенную к показанию уровня воды по ближайшему водомерному посту „0”.

ЗНАК-УКАЗАТЕЛЬ ЛИМИТИРУЮЩЕЙ ШИРИНЫ (Лист IV/29)

1. Название и назначение знака: *Указатель лимитирующей ширины* служит для указания сооружений, имеющих ограниченную ширину для прохода судов.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит (если знак выставляется на подходах к сооружениям) или только квадратный щит (если знак выставляется на сооружении). Щит по краям окаймлен полосой красного цвета, а в средней его части у боковых сторон на белом фоне расположено по одному небольшому равностороннему треугольнику черного цвета, обращенному к центру своими углами, между которыми черным цветом наносятся цифры, указывающие свободную ширину сооружений в м.

Д) ЗНАКИ УКАЗАНИЙ

ЗНАК-УКАЗАТЕЛЬ МЕСТА ШВАРТОВКИ (Лист IV/30)

1. Название и назначение знака: *Указатель места швартовки* служит для указания границ участка реки, где швартовка судов у берега разрешена.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит окрашен в голубой цвет и на нем белой краской изображена буква „Р” латинского алфавита.

ЗНАК-УКАЗАТЕЛЬ МЕСТА ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ (Лист IV/31)

1. Название и назначение знака: *Указатель места якорной стоянки* служит для указания границ участка реки, где якорная стоянка судов разрешена или рекомендована.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит окрашен в голубой цвет и на нем белой краской изображен якорь штоком вверх.

ЗНАК ПОВОРОТА „РОНДО” (Лист IV/32)

1. Название и назначение знака: *Поворот „рондо”* служит для указания места поворота судна.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит окрашен в голубой цвет и на нем белой краской изображены два полукруга.

ЗНАК-УКАЗАТЕЛЬ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ПЕРЕКИДОК ЧЕРЕЗ РЕКУ (Лист IV/33)

1. Название и назначение знака: *Указатель воздушных линий перекидок через реку* выставляется на подходах к местам перекидок через реку линий высокого напряжения и телеграфно-телефонных линий.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит окрашен в голубой цвет, на котором белой краской по диагонали в направлении к нижнему левому углу изображена изломанная стрела.

ЗНАК-УКАЗАТЕЛЬ НЕСВОБОДНОПЛАВАЮЩЕГО ПАРОМА (Лист IV/34)

1. Название и назначение знака: *Указатель несвободноплавающего паром* служит для указания мест реки, где находится паром, передвигающийся по тросу.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен прямоугольный щит. Щит окрашен в голубой цвет, на котором на расстоянии $1/3$ от нижней кромки нанесена горизонтальная белая полоса. Над полосой белой краской изображен силуэт судна.

ЗНАК-УКАЗАТЕЛЬ МЕСТА ТЕЛЕФОНА (Лист IV/35)

1. Название и назначение знака: *Указатель места телефона* служит для указания места телефонного поста.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ
ДЕЛЕГАЦИИ ВЕНГЕРСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Венгерская делегация вносит предложение о том, чтобы аппарат Комиссии собрал в 1960 году сведения о правилах, касающихся порядка расследования аварий, действующих в придунайских странах, и представил соответствующую информацию на XIX сессии Комиссии.

Венгерская делегация исходит при этом из тех соображений, что правила о порядке расследования аварий имеют исключительно важное значение для судоходства на Дунае.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен квадратный щит. Щит окрашен в голубой цвет, на котором посредине белым цветом изображена телефонная трубка в вертикальном положении.

УЧАСТКОВЫЙ ЩИТ-УКАЗАТЕЛЬ ГЛУБИНЫ И ШИРИНЫ
СУДОВОГО ХОДА НА ПЕРЕКАТАХ
(Лист IV/36)

1. Название и назначение знака: *Участковый щит-указатель глубины и ширины судового хода на перекатах* служит для показания глубины и ширины судового хода на перекатах на определенном участке реки.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен прямоугольный щит. Щит окрашен в голубой цвет и в верхней его части навешиваются цифры, окрашенные в белый цвет, показывающие число и месяц; в средней части — название переката и километр; внизу — глубина в сантиметрах и через дробь — ширина переката в метрах.

ЗНАК-УКАЗАТЕЛЬ КОНЦА ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРЕДПИСАНИЯ
(Лист IV/37)

1. Название и назначение знака: *Указатель конца обязательного предписания* служит для обозначения окончания обязательного предписания, действующего в одном направлении.

2. Вид и цвет окраски знака: белый столб, в верхней части которого укреплен прямоугольный щит. Щит окрашен в голубой цвет и на нем белой краской изображен тот же символ обязательного предписания.