

ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ТОМ 20

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

ТОМЕ 20

ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ТОМ 20

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

ТОМЕ 20

**ИЗДАНИЕ СЕКРЕТАРИАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
БУДАПЕШТ-1962**

**PUBLICATION DU SECRETARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST-1962**

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Двадцатая сессия

ДК/СЕС 20

ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ТОМ 20

ДВАДЦАТАЯ СЕССИЯ

24 января—7 февраля 1962 года
г. Будапешт
(протоколы №№ 112—115)

О ГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
СПИСОК ДЕЛЕГАЦИЙ.....	15
ПРОТОКОЛ № 112 (24 января 1962 г.)	21
Открытие сессии	23
Принятие повестки дня	24
Создание рабочих групп	24
Обсуждение отчёта Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1961 год	24
ПРОТОКОЛ № 113 (2 февраля 1962 г.)	27
Обсуждение Отчёта Директора аппарата Дунайской Комиссии о выполнении плана работы Комиссии за 1961 год	29
Обсуждение проекта Плана основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.)	31
Обсуждение информации о сроке завершения первого этапа основных работ на Дунае	31
Обсуждение проекта Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае	31
Обсуждение информации о разработке предложений о возможной унификации и сокращении количества действующих судовых документов, предусмотренных ст. 12 Основных положений о плавании по Дунаю	33
Обсуждение проекта доисполнения к Правилам речного надзора на Дунае в части установления единого образного отличительного огня для судов речного надзора	33
Обсуждение информации о содержании судоходного фарватера реки Дунай при дунайскими странами и специальными речными администрациями	33
Информация Директора аппарата Комиссии по вопросу обмера судов, нанесения шкал и грузовых марок	34
Обсуждение списка синоптических и климатических станций в бассейне Дуная	35
Обсуждение информации о предложениях о приведении к единой системе отметок нулей водомерных постов на граничных участках реки Дунай	35
Обсуждение доклада о проверке по высоте принятого низкого регуляционного уровня воды	35
Обсуждение проекта Краткой классификации грузов, перевозимых по Дунаю	38

Обсуждение проекта нового вопросника для статистического бюллетеня Дунайской Комиссии	38
Обсуждение доклада совещания экспертов придунайских стран по статистическим вопросам	38
Обсуждение проекта Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора на Дунае	39
Обсуждение доклада совещания экспертов по санитарным вопросам	39
ПРОТОКОЛ № 114 (6 февраля 1962 г.)	41
Обсуждение информации о разработке проекта унифицированных правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае	43
Обсуждение проекта Соглашения между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии	43
Обсуждение доклада совещания экспертов по юридическим и навигационным вопросам	43
Обсуждение вопроса о единой системе радиосвязи для судов, плавающих по Дунаю	45
Обсуждение проекта плана работы Дунайской Комиссии на 1962 год	46
ПРОТОКОЛ № 115 (7 февраля 1962 г.)	49
Принятие бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год	51
Принятие ориентировочной повестки дня XXI сессии	51
Обсуждение пункта повестки дня «Разное» (Информация Директора по вопросу развития связей между Дунайской Комиссией и международными организациями, назначение Заведующего отделом корреспонденции, изданий и архивов)	51
Закрытие сессии	55
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 — Постановления	57
Повестка дня XX сессии Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 20/16	59
Постановление по отчёту Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1961 г. — ДК/СЕС 20/17	61
Постановление по отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1961 г. — ДК/СЕС 20/24	62
Постановление по проекту Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.) — ДК/СЕС 20/25	63
Постановление по информации аппарата Комиссии о предложениях придунайских стран, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае — ДК/СЕС 20/26	64
Постановление по проекту Дополнения к Рекомендациям	7

по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае — ДК/СЕС 20/27	65
Постановление по статье 12 Основных положений о плавании по Дунаю — ДК/СЕС 20/28	66
Постановление по проекту дополнения к Правилам речного надзора на Дунае в части установления единообразного отличительного огня для судов речного надзора — ДК/СЕС 20/29	68
Постановление по информации аппарата Дунайской Комиссии о содержании судоходного фарватера реки Дунай при дунайскими странами и специальными речными администрациями — ДК/СЕС 20/30	69
Постановление по гидрометеорологическим вопросам — ДК/СЕС 20/31	70
Постановление по статистическим вопросам — ДК/СЕС 20/32	72
Постановление по проекту Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора на Дунае — ДК/СЕС 20/33	73
Ориентировочная повестка дня XX I сессии Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 20/43	74
Постановление по юридическим вопросам — ДК/СЕС 20/44	75
План работы Дунайской Комиссии на 1962 год — ДК/СЕС 20/45	76
Постановление по вопросу о единой системе радиосвязи для судов, плавающих на Дунае — ДК/СЕС 20/46	81
Постановление о назначении Заведующего отделом корреспонденции, изданий и архивов — ДК/СЕС 20/47	82
Постановление по проекту бюджета Дунайской Комиссии на 1962 г. — ДК/СЕС 20/48	83
ПРИЛОЖЕНИЕ II — Доклады рабочих групп.....	85
Доклад рабочей группы по финансовым вопросам — ДК/СЕС 20/15	87
Доклад рабочей группы по отчету Директора аппарата Дунайской Комиссии о выполнении плана работы Комиссии за 1961 год — ДК/СЕС 20/18	90
Доклад рабочей группы по техническим вопросам — ДК/СЕС 20/19	94
Доклад рабочей группы по гидрометеорологическим вопросам — ДК/СЕС 20/20	100
Доклад рабочей группы по навигационным вопросам — ДК/СЕС 20/21	105
Доклад рабочей группы по статистическим вопросам — ДК/СЕС 20/22	110
Доклад рабочей группы по санитарным вопросам —	

ДК/СЕС 20/23	113
Доклад рабочей группы по юридическим вопросам —	
ДК/СЕС 20/38	116
Доклад рабочей группы по финансовым вопросам (Рас- смотрение проекта бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год) — ДК/СЕС 20/42	122
ПРИЛОЖЕНИЕ III — Утвержденные документы	125
Доклад о проверке по высоте принятого низкого судо- ходного и регуляционного уровня воды на судо- ходной части реки Дунай от устья реки Морава (1880,3 км) до порта Сулина (0 км) — ДК/СЕС 20/2	127
Отчет Директора аппарата о выполнении плана ра- боты Дунайской Комиссии за 1961 год — ДК/СЕС 20/5	130
Информация о предложениях придунайских стран, касающихся срока завершения первого этапа ос- новных работ на Дунае по достижению глубины не менее 25 дм ДК/СЕС 20/9	151
Информация по вопросу о приведении к единой системе отметок пулей водомерных постов на погранич- ных участках реки Дунай — ДК/СЕС 20/11	153
Финансовый отчет об исполнении бюджета на 1 января 1962 г. — ДК/СЕС 20/12	154
Баланс на 1 января 1962 года — Приложение I к ДК/СЕС 20/12	158
Объяснительная записка к отчету об исполнении бюд- жета Дунайской Комиссии за 1961 год — При- ложение 2 к ДК/СЕС 20/12	159
Рекомендации по унификации правил санитарного над- зора на Дунае — ДК/СЕС 20/34	164
Классификация грузов для статистического бюллетеня Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 20/35	184
Вопросник для сбора статистических сведений о грузо- обороте на Дунае — ДК/СЕС 20/36	189
Терминология и определения к Вопроснику для сбора статистических сведений о грузообороте на Ду- нае — Приложение к ДК/СЕС 20/36	201
Бюджет Дунайской Комиссии на 1962 год — ДК/СЕС 20/41	206
Смета расходов Дунайской Комиссии на 1962 год —	
— Приложение к ДК/СЕС 20/41	207
Статья 12 Основных положений о плавании по Дунаю — ДК/СЕС 20/49	211
Статья 5 Правил речного надзора на Дунае — ДК/СЕС 20/50	212
Доклад совещания экспертов придунайских стран и специальных речных администраций по статистическим вопросам — ДК/СЕС 20/51	213

Доклад совещания экспертов придунайских стран по санитарным вопросам — ДК/СЕС 20/52	219
Доклад совещания экспертов придунайских стран по юридическим и навигационным вопросам — ДК/СЕС 20/53	220
Дополнение к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае — ДК/СЕС 20/54	234
План первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.) — ДК/СЕС 20/55	265

С П И С О К
**ЛИЦ, УЧАСТВУЮЩИХ В РАБОТЕ XX СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ
КОМИССИИ**

I.

Страны — члены Дунайской Комиссии

Австрийская делегация

Пейнинн Вальтер	Представитель АР в ДК
Фуке Ганс	Советник
Фрёлих Герман	Советник
Штробль Карл	Советник
Шлаффер Франц	Советник
Мюллнер Ганс	Советник
Глазел Эрнст	Советник
Занетти Фридрих	Советник
Циглер Клаус	Советник
Филиц Франц	Эксперт
Баэрл Петер	Эксперт

Болгарская делегация

Яничев Я. Г.	Представитель НРБ в ДК
Симеонов С. А.	Заместитель Представителя НРБ в ДК
Кожухаров Н. Р.	Эксперт
Царгуланов Ю. П.	Эксперт
Трифонов Т. С.	Эксперт

Венгерская делегация

Путя Фридьеш	Представитель ВНР в ДК
Белан Пожеф	Заместитель Представителя ВНР в ДК
Якуш Михай	Советник
Такач Ференц	Советник
Добош Иштван	Советник
Бокор Михай	Советник
Юба Ференц	Эксперт
Чути Иштван	Эксперт
Белеши Клара	Эксперт
Сестани Карой	Эксперт

Хорват Пожеф
Бенкё Пожефис
Хидаш Янош
Катаи Аладар
Тот Шандор
Биро Элек
Палош Иштван
Маньы Сабо Иштван
Еленик Дьюла
Тенгерди Владимир

— Эксперт
— Эксперт

Румынская делегация

Рошиану Михай
Думитру Думитру
Наэ Андроне
Ангел Йон
Матэеску Николае
Ангелуна Константин

— Представитель РНР в ДК
— Заместитель Представителя РНР в ДК
— Советник
— Советник
— Эксперт
— Эксперт

Советская делегация

Капицрайн Л. Я.
Никифорова З. Н.
Егоров К. Ф.
Ивлев А. Н.
Лабутов С. И.
Лаптев А. Л.
Пыпина И. М.
Черкавский С. К.

— Заместитель Представителя СССР в ДК
— Советник
— Советник
— Советник
— Советник
— Советник
— Советник
— Советник

Чехословацкая делегация

Пишек Франтишек
Сватек Франтишек
Клима Милан
Кисел Ярослав
Кинцел Людовик
Глубоцки Бранислав
Гайдук Франтишек

— Представитель ЧССР в ДК
— Заместитель Представителя ЧССР в ДК
— Член делегации
— Советник
— Эксперт
— Эксперт
— Эксперт

Югославская делегация

Вилович Мустафа
Сталио Винко
Миланкович Душан
Злоколица Милош
Петрович Синиша
Брукинер Иван
Тошич Веселин
Станич Сречко
Петрович Драгослав
Роглич Вера

— Представитель ФНРЮ в ДК
— Заместитель Представителя ФНРЮ в ДК
— Советник
— Советник
— Эксперт
— Эксперт
— Эксперт
— Эксперт
— Эксперт
— Эксперт

II.

Специальные речные администрации на Дунае Речная Администрация Железных Ворот

- Стойн Рудольф — Представитель РНР в Комитете Специальной Речной Администрации Железных Ворот
Попович Дмитрий — Представитель ФНРЮ в Комитете Специальной Речной Администрации Железных Ворот

III.

Министерство транспорта Федеративной Республики Германии

- Фон Коеппен Урсула — Советник Министерства
Фон дер Шуленбург Д. — Советник Министерства
Добмайер Франц — Директор Администрации
Кох Вальтер — Главный врач порта Гамбург

Секретариат Европейской Экономической Комиссии ООН

- Куперус К. В. — Заведующий отделом внутренних водных путей.

Всемирная Метеорологическая Организация

- Милюков П. И. — Начальник секции гидрологической метеорологии
Секретариата ВМО

Международное Агентство по Атомной Энергии

- Горже — Юридический советник

Объединение Рейнских Торговых Палат (неправительственная организация)

- Лили ван дер Шальк — Генеральный делегат Административного совета

П Р О Т О К О Л

№ 112

ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

24 января 1962 г.
г. Будапешт

Председатель — г-н Вилович

Представители :

Австрийской Республики	— г-н Пейнисипи
Народной Республики Болгарии	— г-н Яичев
Венгерской Народной Республики	— г-н Пуя
Румынской Народной Республики	— г-н Рошиану
Союза Советских Социалистических Республик	— г-н Капикраян (заместитель представи- теля)
Чехословацкой Социалистической Республики	— г-н Пишек
Федеративной Народной Республики Югославии	— г-н Вилович

Заседание открывается в 17 часов 40 минут

Вице-председатель Дунайской Комиссии г-н Пуя представляет собравшимся нового Председателя Дунайской Комиссии г-на Мустафу ВИЛОВИЧА, назначенного Правительством ФНРЮ Представителем в Дунайскую Комиссию. Г-н Пуя сообщает, что полномочия г-на Виловича оформлены надлежащим порядком и в должной форме. В связи с назначением нового Председателя Дунайской Комиссии г-н Пуя от имени всех представителей и от себя лично выражает благодарность г-ну Петровичу, бывшему Председателю, Представителю ФНРЮ в Дунайской Комиссии, за его компетентное и умелое руководство деятельностью Комиссии. Далее г-н Пуя от имени всех представителей и от себя лично приветствует нового Секретаря Дунайской Комиссии, Представителя НРБ, г-на Янча Георгиева ЯНЧЕВА, благодарит за хорошую работу и умелое руководство Комиссии бывшего Секретаря г-на Стойчева и передаёт руководство XX сессией г-ну Виловичу.

Председатель Дунайской Комиссии г-н Вилович благодарит Вице-председателя за его выступление и, открывая заседание XX сессии, приветствует всех представителей, советников и экспертов делегаций, а также всех присутствующих лиц. Он отдельно приветствует вновь назначенных представителей стран в Дунайскую Комиссию: от Народной Республики Болгарии — Секретаря Дунайской Комиссии г-на Янчева, от Румынской Народной Республики — г-на Рошинану, от Чехословацкой Социалистической Республики — г-на Пинчека и желает им плодотворного сотрудничества в деле разрешения задач, стоящих перед Дунайской Комиссией. Касаясь деятельности Дунайской Комиссии в истекшем году г-н Вилович отмечает, что продолжалась работа по составлению проекта Плана основных работ на Дунае и Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений. В течение истекшего года Комиссия уделяла значительное внимание навигационным, гидрометеорологическим, статистическим, санитарным и юридическим вопросам дунайского судоходства. В разработке этих вопросов достигнуты определённые результаты. Имеются также хорошие результаты в деле сотрудничества Дунайской Комиссии с другими международными организациями. Г-н Вилович благодарит компетентные органы и службы придунайских стран, которые оказывают необходимую помощь в выполнении плана работы, а также Секретариат Комиссии за проделанную работу, и останавливается на вопросах, которые подлежат рассмотрению XX сессией Комиссии.

Далее г-н Вилович констатирует, что все присутствующие на сессии представители стран-членов Дунайской Комиссии имеют соответствующие полномочия, после чего объявляет XX сессию Дунайской Комиссии открытой.

Рассматривается по пунктам предварительная повестка дня XX сессии — док. ДК/СЕС 20/10 (в архивах Дунайской Комиссии).

Пункты с 1 по 11 принимаются единогласно. По пункту 12 «Вопрос о сборах за вспомогательную тягу паровозом в Сипском канале в связи с положениями Конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае и Протокола 1953 года о результатах переговоров по вопросу использования вспомогательной тяги на участке Железных Ворот (предложение Представителя Румынской Народной Республики)» и пункту 13 «Вопрос тарифов Сипского управления локомотивной тяги (Железные Ворота) (предложение Представителя Венгерской Народной Республики)» Председатель сообщает, что главы делегаций согласились снять пункты 12 и 13 с предварительной повестки дня. Присутствие представителей стран-членов может быть использовано для контактов и обмена мнениями по этим вопросам. Сессия принимает к сведению это сообщение.

Рассматривается предложение югославской делегации о включении в повестку дня XX сессии ещё одного пункта «Приятие единой системы радиосвязи для судов, плавающих по Дунаю» (дополнение к док. ДК/СЕС 20/10).

Г-н Капикрайн (Советский Союз) вносит поправку в предложение югославской делегации и предлагает включить этот пункт в следующей редакции : «Вопрос о единой системе радиосвязи для судов, плавающих на Дунае».

Предложение югославской делегации с поправкой делегации Советского Союза принимается единогласно.

Председатель ставит на голосование повестку дня XX сессии в целом, которая принимается единогласно — док. ДК/СЕС 20/16 (приложение I).

По предложению Председателя сессия утверждает 8 рабочих групп, созыв которых поручается :

По отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1961 год (пункты 1 и 9 повестки дня) — г-ну Сватеку — чехословацкая делегация.

По финансовым вопросам (пункты 2, 11 повестки дня) — г-ну Сталию — югославская делегация.

По техническим вопросам (пункт 3 повестки дня) — г-ну Ивлеву — советская делегация.

По навигационным вопросам (пункт 4 повестки дня) — г-ну Шлафферу — австрийская делегация.

По гидрометеорологическим вопросам (пункт 5 повестки дня) — г-ну Сестан — венгерская делегация.

По статистическим вопросам (пункт 6 повестки дня) — г-ну Симеонову — болгарская делегация.

По юридическим вопросам (пункт 7 повестки дня) — г-ну Нае — румынская делегация.

По санитарным вопросам (пункт 8 повестки дня) — г-ну Петровичу Д. — югославская делегация.

Сессия переходит к рассмотрению доклада рабочей группы по финансовым вопросам об исполнении бюджета за 1961 г.

Г-н Сталию, председатель рабочей группы по финансовым вопросам, которая в соответствии со ст. 50 Правил процедуры, провела свои заседания за два дня до открытия сессии по вопросу об исполнении

бюджета Комиссии за 1961 г., представляет доклад рабочей группы и проект Постановления по финансовым вопросам — док. ДК/СЕС 20/15 (приложение II).

Постановление XX сессии Комиссии об исполнении бюджета Комиссии за 1961 г. принимается единогласно — док. ДК/СЕС 20/17 (приложение I).

Заседание закрывается в 19 часов.

Председатель
Дунайской Комиссии
М. ВИЛОВИЧ

Секретарь
Дунайской Комиссии
Я. Г. ЯНЧЕВ

П Р О Т О К О Л

№ 113

ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

2 февраля 1962 г.
г. Будапешт

Председатель — г-н Видович

Представители :

Австрийской Республики	— г-н Пейнсинг
Народной Республики Болгарии	— г-н Яичев
Венгерской Народной Республики	— г-н Пуя
Румынской Народной Республики	— г-н Рошиану
Союза Советских Социалистических Республик	— г-н Капикраян (заместитель представителя)
Чехословацкой Социалистической Республики	— г-н Пинек
Федеративной Народной Республики Югославии	— г-н Видович

Заседание открывается в 9 часов.

Открывая заседание, Председатель сообщает, что он получил письмо от Представителя Советского Союза г-на Жаркова, в котором последний сообщает, что не сможет принять участия в работе XX сессии. Г-н Жарков желает успеха XX сессии и выражает уверенность, что она пройдёт в духе сотрудничества и взаимопонимания.

Затем Председатель приветствует прибывших на сессию лиц: г-на Куперуса — представителя Секретариата ЕЭК ООН, г-на Милюкова — представителя Всемирной Метеорологической Организации и г-жу ван дер Шальк — представителя Объединения Рейнских Торговых Палат, после чего принимается программа работы второго пленарного заседания: рассмотрение пунктов первого, третьего, четвертого, пятого, шестого и восьмого повестки дня XX сессии — док. ДК/СЕС 20/16 (Приложение Г).

Обсуждается пункт первый повестки дня — Отчёт Директора аппарата Дунайской Комиссии о выполнении плана работы Комиссии за 1961 год — док. ДК/СЕС 20/5 (Приложение III).

Председатель рабочей группы г-и Сватек представляет доклад рабочей группы по отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1961 год — док. ДК/СЕС 20/18 (Приложение II).

Г-н Янчев (Болгария) отмечает, что аппарат Дунайской Комиссии успешно выполнил план работы на 1961 год. Значительным успехом в деятельности Комиссии является составление Плана первого этапа основных работ на Дунае на период 1961—1965 г. г. Учитывая, что участок Железных Ворот представляет наибольшую трудность для судоходства, практическая ценность названного плана значительно повышается, когда в него будут включены работы на этом участке. Непрерывное изучение условий судоходства на Дунае и его гидрометеорологического режима, позволили Комиссии издать новые и очень ценные пособия для судоводителей. Также успешно, в пределах возможностей, реализована Секретариатом запланированная издательская работа. В связи с издательской деятельностью Секретариата г-н Янчев высказывает пожелание об ускорении публикации материалов.

Г-н Пишек (Чехословакия) говорит, что результаты рассмотрения отчёта Директора убеждают в том, что план работы за 1961 год в основном выполнен. Эта констатация явилась общим мнением всех делегаций, принимавших участие в заседаниях рабочей группы по отчёту Директора, которые имели возможность детально ознакомиться со всей деятельностью Секретариата за отчётный период, а также сделать проверку того, в какой степени были выполнены задачи Комиссии и обязанности, которые делегации стран-членов Комиссии взяли на себя при утверждении плана работы на 1961 г. Чехословацкая делегация выражает согласие с заключениями рабочей группы по данному вопросу и заявляет, что она будет голосовать за предложенный проект постановления.

Г-н Пуя (Венгрия) указывает, что анализируя работу Дунайской Комиссии за истекший год, можно констатировать, что Комиссия всё в большей степени оправдывает оказанное ей доверие. Далее г-н Пуя говорит о том, что венгерская делегация высоко оценивает работу, проведённую Секретариатом Комиссии в отношении дополнения проекта Плана основных работ на Дунае (первый этап), в особенности в отношении составления схемы продольного профиля реки Дунай. Важным почином было составление Дунайской Комиссией Описания фарватера, навигационных опасностей и знаков ограждения австрийского участка реки Дунай. В прошлом году Комиссия также сделала многое по повышению уровня статистической работы.

Говоря о международных связях Дунайской Комиссии, г-н Пуя констатирует, что в 1961 году Дунайская Комиссия вела широкую международную деятельность. В этой связи он подчеркивает, что ещё не удалось удовлетворительно урегулировать отношения между Дунайской Комиссией и ЕЭК, хотя в практическом аспекте ЕЭК во все большей степени пользуется услугами и опытом Дунайской Комиссии. О все расширяющихся связях Комиссии свидетельствует также её сотрудничество с Международным Агентством по Атомной Энергии, Всемирной Метеорологической Организацией и другими международными организациями.

Однако, говорит далее г-н Пуя, в плане работы Дунайской Комиссии имеются не полностью выполненные пункты из-за того, что некоторые страны и администрации не прислали своих планов и материалов по отдельным вопросам. В этой связи г-н Пуя обращается к представителям этих стран, чтобы в будущем они содействовали своевременной высылке материалов. В заключение венгерская делегация одобряет отчёт Директора аппарата о выполнении плана работы за 1961 год и благодарит лично Директора и всех сотрудников Секретариата за их добросовестную работу.

Г-н Капикрайн (Советский Союз) начинает своё выступление с констатации того факта, что с каждым годом Комиссия всё больше и больше занимается практическими вопросами дунайского судоходства и её решения оказывают существенную помощь судоводителям и организациям, занимающимся эксплуатацией флота на Дунае.

Далее г-н Капикрайн говорит, что одной из главных задач работы Комиссии является вопрос улучшения условий судоходства на Дунае, чему в значительной мере будет способствовать план основных работ. Этот план после включения в него участка Железных Ворот, послужит стимулом к дальнейшему развитию судоходства на Дунае.

Большое практическое значение для судоходства имеют гидрометеорологические вопросы, разрабатываемые в рамках Дунайской Комиссии.

Комиссии также следует и в дальнейшем уделять внимание навигационным вопросам, особенно в части обеспечения судоводителей навигационными пособиями: лоциями, лоцманскими картами и т. д. Он также положительно оценивает работу Комиссии в области юридических вопросов и, в частности, её стремление унифицировать правила расследования аварий на Дунае. В стадии положительного развития находятся также вопросы статистики дунайского судоходства.

Касаясь международного сотрудничества Дунайской Комиссии г-н Капикраян говорит, что оно получило широкое развитие. В этой связи как положительный факт он отмечает присутствие на данной сессии представителей от Всемирной Метеорологической Организации и от Объединения Рейнских Торговых Палат. На протяжении ряда лет аппарат Комиссии сотрудничает с ЕЭК, однако, это сотрудничество носит непостоянный характер и не имеет должного юридического оформления.

Говоря о методе выполнения плана работы Комиссии, г-н Капикраян отмечает, что метод, предусматривающий получение материалов от придунайских стран, их обработку Секретариатом Дунайской Комиссии, подготовку предложений, их рассылку, а также обсуждение в последующем вопросов на совещании экспертов, оправдал себя на практике и его следует придерживаться в будущем.

Касаясь проекта Плана работы Дунайской Комиссии на 1962 год, подготовленного Секретариатом Комиссии, он констатирует, что этот план по своему объёму и по значимости вопросов, включённых в него, отвечает требованиям Дунайской Комиссии, её роли в развитии и укреплении сотрудничества между странами, и является новым шагом по пути развития и улучшения судоходства на Дунае.

Г-н Капикраян выражает согласие с представленным докладом рабочей группы по отчёту Директора.

Г-н Рошиану (Румыния) констатирует постоянное улучшение условий судоходства на Дунае. В связи с этим он говорит, что признание этого факта свидетельствует о значительном вкладе, который вносит Дунайская Комиссия в эту область. При выполнении задач 1961 г. Комиссия, благодаря усилиям Секретариата и сотрудничеству компетентных органов придунайских стран, сумела достичь хороших результатов. Далее г-н Рошиану подчёркивает положительные результаты сотрудничества, которое имеется между Дунайской Комиссией и другими международными организациями, что повышает престиж Дунайской Комиссии в международном масштабе. В заключение он присоединяется к предложениям и замечаниям, которые были сделаны при рассмотрении Отчёта Директора на настоящем заседании и на совещании рабочей группы, одобряет заключения, которые находятся в докладе рабочей группы, и принимает его.

Г-н Сталио (Югославия) говорит, что югославская делегация присоединяется к заявлениям делегаций Болгарии, Чехословакии, Венгрии, Советского Союза и Румынии по отчёту Директора о выполнении плана на 1961 год. Она также присоединяется к оценке, которая была дана работе, выполненной в 1961 году, и принимает безоговорочный отчёт Директора и предложенные решения.

Постановление по отчёту Директора аппарата Комиссии принимается единогласно — док. ДК/СЕС 20/24 (Приложение I).

Обсуждается третий пункт повестки дня — Технические вопросы :

- a) Проект плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.) — док. ДК/СЕС 20/1 (в архивах ДК);
- b) Информация о сроке завершения первого этапа основных работ — док. ДК/СЕС 20/9 (Приложение III);

с) Проект Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае — док. ДК/СЕС 20/4 (в архивах ДК).

Председатель рабочей группы г-н Ивлев представляет Доклад рабочей группы по техническим вопросам — док. ДК/СЕС 20/19 (Приложение II).

Г-н Пишек (Чехословакия) говорит о том, что представленный проект Плана основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.), разработанный Секретариатом Дунайской Комиссии на основе данных, полученных от придунайских стран и Речной Администрации Низовьев Дуная, является весьма ценным материалом, в котором нашли своё отражение предложения всех придунайских стран, направленные на улучшение условий судоходства на Дунае. Однако, г-н Пишек считает необходимым отметить то обстоятельство, что этот план является только первой частью общего плана основных работ на Дунае, в связи с чем представляется целесообразным, чтобы уже сейчас придунайские страны и специальные речные администрации начали подготовку материалов, необходимых для составления плана работ на второй период первого этапа.

К сожалению, — продолжает г-н Пишек, — мы должны констатировать, что практическое значение представленного проекта плана значительно снижается тем обстоятельством, что в нём до сих пор нет перечня работ, планируемых на участке Железных Ворот, т. е. на участке, который, с точки зрения судоходства, является самым затруднительным и препятствует росту грузооборота на всём судоходном протяжении Дуная.

Несмотря на это обстоятельство, — говорит г-н Пишек, — чехословацкая делегация со своей стороны считает возможным одобрить план первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.) и утвердить доклад рабочей группы по техническим вопросам в целом.

Г-н Сталио (Югославия) констатирует, что разрешение технических вопросов весьма важных для судоходства на Дунае продвигается вперёд, что является положительным результатом работы придунайских стран и Секретариата Комиссии. С учётом некоторых технических вопросов, — продолжает г-н Сталио, — мы можем сказать, что разработка плана основных работ на первый период (1961—1965 г. г.) подходит к концу. Далее он высказывает надежду, что план основных работ для участка Железных Ворот будет представлен на следующей сессии, на которой можно будет принять первый совместный план основных работ для всего Дуная.

Касаясь габаритов судоходного пути, г-н Сталио подчеркивает, что Комиссия сделала большой шаг вперед в разрешении этого вопроса, который находится в последней стадии разработки.

Относительно срока завершения работ первого этапа по достижению предусматриваемой глубины фарватера, можно констатировать, что существует ряд технических и экономических проблем, разрешение которых требует подробного изучения. По этой причине г-н Сталио считает, что исследования, которые проводятся в этой области, являются необходимыми и оправданными.

В заключение г-н Стилио говорит, что югославская делегация, учитывая результаты, достигнутые в 1961 г. в области технических вопросов, высказывается в поддержку доклада рабочей группы по техническим вопросам и одобряет проекты постановления, которые находятся в нём.

Г-н Капикраян (Советский Союз) говорит о том, что составленный план основных работ на Дунае охватывает почти всю его судоходную часть и определяет конкретные задачи по дальнейшему улучшению судоходства на первом этапе (Работы первого периода 1961—1965 г. г.).

Далее, он высказывает мнение, что Комиссии нужно продолжать работу, касающуюся плана основных работ на Дунае, имея в виду определение срока завершения работ первого этапа по достижению глубины в 25 дм, поскольку на отдельных участках Дуная в процессе осуществления работ, предусмотренных в плане первого периода первого этапа уже будут достигнуты глубины не в 20 дм, а в 25 дм.

Г-н Капикраян отмечает, что до сих пор Администрацией Железных Ворот не полностью направлены материалы, касающиеся плана работ, проектируемых на этом участке на период 1961—1965 г. г., а также материалы, относительно установления габаритов. В связи с этим он выражает надежду, что Администрация разработает и направит эти материалы в Комиссию в ближайшее время, а компетентные органы РНР и ФНРЮ окажут ей необходимую помощь в этом вопросе.

В заключение он говорит, что советская делегация, положительно оценивая проделанную работу в части разработки технических вопросов, направленных на улучшение дунайского судоходства, высказывает за принятие доклада рабочей группы.

Постановления по техническим вопросам принимаются единогласно — док. ДК/СЕС 20/25, док. ДК/СЕС 20/26 и док. ДК/СЕС 20/27 (Приложение I).

Обсуждается пункт 4 повестки дня — Навигационные вопросы

а) Информация о разработке предложений о возможной унификации и сокращении количества действующих судовых документов, предусмотренных ст. 12 Основных положений о плавании по Дунаю — док. СЭ/1961—З, Приложение 4 (в архивах Дунайской Комиссии);

б) Проект дополнений к Правилам речного надзора на Дунае в части установления единообразного огня для судов речного надзора — док. ДК/СЕС 20/13 (в архивах Дунайской Комиссии);

с) Информация о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными администрациями — док. ДК/СЕС 20/8 (в архивах Дунайской Комиссии).

Председатель рабочей группы по навигационным вопросам г-н Шлаффер представляет доклад рабочей группы по навигационным вопросам док. ДК/СЕС 20/21 (Приложение II).

Г-н Стилио (Югославия) говорит, что произведенная унификация и сокращение числа документов, перечисленных в ст. 12 ныне действующих Основных положений о плавании по Дунаю, в значительной мере облегчит международное судоходство на Дунае.

Анализ этих документов показывает, что они содержат основные элементы, обеспечивающие безопасность плавания, и как таковые,

являются весьма важными для компетентных органов, особенно в международном плавании.

Далее г-н Сталио констатирует, что переиздание лоцманских карт по участкам Дуная более надёжно обеспечит безопасность плавания по Дунаю. Эти карты дадут возможность судоводителям более легко и безопасно плавать и, без сомнения, будут влиять на снижение случаев аварий.

Говоря о разработке инструкции для установки знаков навигационной путевой обстановки, г-н Сталио отмечает, что инструкция, которая установит единый способ проведения этой работы, без сомнения, окажет большую помощь судоходству. Такого же мнения он придерживается относительно работы по проведению унификации видов и значений сигналов сигнальных станций, которые в настоящее время весьма разнообразны.

В заключение г-н Сталио говорит, что югославская делегация высказывает за принятие доклада рабочей группы и постановлений, содержащихся в нём.

Г-н Рошиану (Румыния) считает, что навигационные вопросы, рассматриваемые на настоящей сессии, имеют большое значение для судоходства. В этой связи он говорит, что сокращение числа документов, требуемых в международном плавании, ведёт к экономии времени стоянки судов при прохождении границ, что, без сомнения, улучшает условия судоходства на Дунае.

Равным образом, продолжает г-н Рошиану, и другие мероприятия, которые были рассмотрены на рабочей группе по навигационным вопросам имеют также большое значение для судоходства.

Г-н Рошиану высказывает за утверждение доклада рабочей группы по навигационным вопросам.

Председатель предоставляет слово Директору аппарата Дунайской Комиссии г-ну Русу, который информирует сессию по вопросу обмера судов, напесения шкал и грузовых марок. Г-н Русу сообщает, что 31 января в Дунайской Комиссии имело место совещание узкой группы экспертов по рассмотрению вопросов, возникающих в связи с вышеуказанный проблемой.

После обмена мнениями, совещание предварительно приняло следующие принципы:

1. Вопрос унификации обмера судов, грузовых марок, шкал водонизмещения, шкал осадки и т. д. в настоящий момент остаётся открытым. В связи с этим предлагается, чтобы XX сессия Комиссии приняла к сведению доклад совещания экспертов по навигационным вопросам, имевшего место в сентябре 1961 г.

2. Эксперты придерживаются мнения, что предписания, изложенные в приложении к Конвенции 1925 г., касающейся обмера судов, могли бы быть приняты за основу при унификации обмера судов.

3. Продолжение унификации данных вопросов должно иметь место в Европейской Экономической Комиссии, с участием экспертов стран дунайского и рейнского бассейнов, других европейских бассейнов, а также экспертов Дунайской Комиссии.

4. В связи с этим желательно, чтобы заинтересованные страны

направили на это совещание специалистов по вопросам обмера судов для регламентации технических вопросов.

5. Эксперты также были согласны с решением Подкомитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК относительно обмера судов, который не считал целесообразным включить положения, касающиеся методов обмера судов, в проект Европейских правил судоходства по внутренним водным путям, подготавливаемых в ЕЭК.

По предложению Председателя сессия принимает к сведению информацию Директора.

Постановления по навигационным вопросам принимаются единогласно — док. ДК/СЕС 20/29 и док. ДК/СЕС 20/30 (Приложение I).

Обсуждается пункт 5 повестки дня — Гидрометеорологические вопросы:

a) Список синоптических и климатических станций в бассейне Дуная — док. ДК/СЕС 20/3 (в архивах Дунайской Комиссии);

b) Предложения по приведению к единой системе отметок нулей водомерных постов на пограничных участках реки Дунай — док. ДК/СЕС 20/11 (Приложение III);

c) Доклад о проверке по высоте принятого низкого и регуляционного уровня воды — док. ДК/СЕС 20/2 (Приложение III).

Председатель рабочей группы г-н Сестаи представляет доклад рабочей группы по гидрометеорологическим вопросам — док. ДК/СЕС 20/20 (Приложение II).

Г-н Яичев (Болгария) говорит о том, что по мнению болгарской делегации для безопасности судоходства большое значение имеет хорошее знание гидрологического и метеорологического режима реки Дунай. Во исполнение решений XIX сессии, болгарские компетентные органы, продолжает г-н Яичев, приступили к регулярному составлению и изданию опытных краткосрочных прогнозов для средних и низких уровней воды на болгарском участке Дуная. Со стороны судоводителей к этим прогнозам был проявлен значительный интерес. Дальнейшая разработка этой проблемы, предусматривающей использование синоптических и климатических станций бассейна реки Дунай, при одновременном улучшении методов составления и оценки оправдываемости прогнозов, представляет интерес для других придунайских стран, занимающихся данными вопросами.

Г-н Яичев поддерживает предложение Представителя ВНР к плану работы Дунайской Комиссии на 1962 г. (в архивах Комиссии) по координации гидрометеорологических служб придунайских стран и, конкретно, по вопросу составления придунайскими странами предупреждений о штормовых явлениях, опасных для судоходства, а также по вопросу о способах доведения этих предупреждений до сведения судоводителей. Это создало бы возможность избежать аварий, наиболее часто вызываемых внезапным появлением сильного штormа. Болгарская делегация одобряет доклад рабочей группы по гидрометеорологическим вопросам и предлагаемый проект постановления.

Г-н Сестаи (Венгрия) от имени венгерской делегации выражает благодарность за поддержку, оказанную со стороны других делегаций в отношении принятия предложения его страны об организации службы прогнозирования штормов. Наличие такой службы принесёт пользу

каждому судоводителю и будет во многом содействовать безопасности судоходства.

Как мы уже указывали, — продолжает г-н Сестан, — ущерб, причиняемый штормами, является весьма значительным. Например, характерный для нижнего течения Дуная штормовой ветер «Кошава» регулярно повторяется весной и осенью каждого года и наносит большой вред дунайскому судоходству. Далее г-н Сестан говорит, что обмен информацией в этой области уже имеет место между придунайскими странами, а что касается расходов по дальнейшему развертыванию сигнальной службы, то они будут покрыты экономией, достигнутой в результате сокращения числа аварий.

Г-н Стапио (Югославия) отмечает, что югославская делегация при изучении вопросов пункта 5 повестки дня констатировала особое значение списка синоптических и климатических станций в бассейне р. Дунай. В этой связи г-н Стапио считает, что результаты работы в этой области, являющиеся следствием сотрудничества национальных гидрометеорологических служб в деле улучшения условий судоходства, будут весьма полезными для навигации на Дунае.

Необходимо отметить, продолжает г-н Стапио, что в ходе этой работы установилась полезная связь с ВМО, которая нашла своё выражение в участии представителя ВМО в работе нашей сессии. Мы надеемся, что это сотрудничество положительным образом скажется и на дальнейшей работе по гидрометеорологическим вопросам в рамках Дунайской Комиссии.

В заключение он заявляет, что югославская делегация поддерживает доклад рабочей группы и проект постановления по гидрометеорологическим вопросам.

Г-н Капикраян (Советский Союз) говорит, что советская делегация присоединяется к высказываниям представителей Венгрии, Болгарии и Югославии и одобряет работу, проделанную аппаратом Комиссии в области гидрометеорологических проблем, а также доклад и проект постановления по этим вопросам.

Г-н Капикраян особо подчёркивает ценность предложения Представителя Венгерской Народной Республики о составлении предупреждений о сильных ветрах на Дунае и в связи с этим говорит, что советская делегация на заседании рабочей группы внесла предложение о составлении также штормовых предупреждений по другим метеорологическим явлениям, представляющим опасность для судоходства, как-то: резкое ухудшение видимости, ливни и др. Г-н Капикраян просит аппарат Комиссии изучить этот вопрос и представить на рассмотрение XXI сессии доклад о составлении штормовых предупреждений, гидрометеорологических явлений, опасных для судоходства и способах их заблаговременного доведения до судоводителей с целью принятия мер, обеспечивающих безопасность плавания судов.

Г-н Капикраян с удовлетворением отмечает участие в работе сессии представителя Всемирной Метеорологической Организации г-на Милюкова и считает, что это обстоятельство будет способствовать дальнейшему развитию и улучшению связи Дунайской Комиссии с названной международной организацией.

Г-н Милюков (Всемирная Метеорологическая Организация) от имени Генерального Секретаря Всемирной Метеорологической Организации, а также от своего, выражает благодарность Дунайской Комиссии за приглашение принять участие в работе XX сессии и предоставление ему возможности выступить на ней. Он также благодарит представителей Болгарии, Венгрии, Югославии и Советского Союза за ту высокую оценку, которую они дали сотрудничеству Дунайской Комиссии с Всемирной Метеорологической Организацией.

Далее г-н Милюков говорит о деятельности ВМО в области гидрологии и, в частности, о вопросах, сотрудничество по которым с Дунайской Комиссией является особенно желательным. В этой связи он сообщает, что III Конгресс ВМО, состоявшийся в г. Женеве в 1959 г., принял решение включить в круг деятельности ВМО, наряду с вопросами метеорологии, также и вопросы гидрологии, особенно те её разделы, которые ближе всего соприкасаются с метеорологией. Конгресс создал новую Техническую Комиссию по гидрологической метеорологии, которой поручено заниматься такими гидрологическими проблемами, как поверхностные воды, сток, осадки, испарение и водный баланс. Особо было обращено внимание на гидрологические прогнозы.

В апреле 1961 г. в г. Вашингтоне состоялась I сессия Комиссии по гидрологической метеорологии. Эта сессия приняла ряд важных резолюций и наметила программу деятельности на предстоящий 4-летний период. Над решением ряда научных и технических проблем в составе Комиссии сейчас работает семь постоянных рабочих групп, в том числе такие рабочие группы, как группа по проектированию гидрологической сети, по гидрологическим прогнозам, по публикации и обмену данными, по подготовке Руководства и другие.

Я должен упомянуть, — продолжает г-н Милюков, — что вопросы практического и оперативного характера в ВМО решаются её региональными ассоциациями. В Европейской Региональной Ассоциации, в которую входят, в частности, все придунайские страны, также имеется рабочая группа по гидрологической метеорологии, возглавляемая известным венгерским гидрологом профессором Богарди.

Мы надеемся, что деятельность Технической Комиссии по гидрологической метеорологии и соответствующих рабочих групп в скором времени даст свои результаты, которые будут полезны, в частности, для Дунайской Комиссии. Вместе с тем я не могу не сказать, что Всемирная Метеорологическая Организация с большим вниманием и интересом следит за той частью деятельности Дунайской Комиссии, которая касается гидрологии и метеорологии, и изучает Ваш опыт международного сотрудничества в этих областях.

Ещё в 1958 году, т. е. до III Конгресса ВМО, рабочая группа по гидрологии Европейской Региональной Ассоциации на своей первой сессии в Варшаве использовала опыт Дунайской Комиссии. Эта сессия рекомендовала, в частности, принять Гидрологический ежегодник, издаваемый Дунайской Комиссией, как образец для аналогичных изданий по другим международным рекам.

Ценный опыт Дунайской Комиссии был признан также I сессией Комиссии по гидрологической метеорологии и Исполнительным комитетом ВМО. Так при обсуждении вопроса об организации быстрого

обмена данными, необходимыми для гидрологического прогнозирования по международным рекам, Комиссия особо подчеркнула желательность изучения уже существующего опыта такого обмена, организованного Дунайской Комиссией.

Исполнительный комитет ВМО, утвердивший эту рекомендацию, поручил Секретариату ВМО установить сотрудничество с Дунайской Комиссией, собрать материалы о Вашем опыте и подготовить доклад о нём с тем, чтобы Ваш опыт, как и опыт по другим международным рекам, сделать достоянием всех членов ВМО.

Необходимость тесного сотрудничества между Всемирной Метеорологической Организацией и Дунайской Комиссией вызывается самой жизнью. Для того, чтобы сделать это сотрудничество ещё более тесным и регулярным, нам представляется целесообразным оформить его каким-либо официальным актом, который бы определял формы сотрудничества.

Председатель г-н Вилович благодарит ВМО за оценку деятельности Дунайской Комиссии и лично её представителя г-на Милюкова за тот вклад, который он внес в сотрудничество с Дунайской Комиссией.

Постановление по гидрометеорологическим вопросам принимается единогласно — док. ДК/СЕС 20/31 (Приложение I).

Обсуждается пункт 6 повестки дня — Статистические вопросы:

- a) Проект Краткой классификации грузов, перевозимых по Дунаю — док. СЭ/1961—I, Приложение 4 (в архивах Дунайской Комиссии);
- b) Проект нового вопросника для статистического бюллетеня Дунайской Комиссии — док. СЭ/1961—I, Приложение 5 (в архивах Дунайской Комиссии);
- c) Доклад совещания экспертов по статистическим вопросам — док. ДК/СЕС 20/51 (Приложение III).

Председатель рабочей группы г-н Симеонов представляет доклад рабочей группы по статистическим вопросам — док. ДК/СЕС 20/21 (Приложение II).

Г-н Сталио (Югославия) обращает внимание на новый метод, который будет введён по сбору данных для статистического бюллетеня. Учитывая разницу в методологии, которая существовала раньше, югославская делегация приветствует усилия, направленные на то, чтобы устранить методологические различия. В связи с этим он с удовлетворением констатирует, что на основе взаимного соглашения были разрешены вопросы определения номенклатуры грузов и надеется, что небольшая разница, которая существует между классификацией грузов Дунайской Комиссии и ЕЭК не будет представлять затруднений при сопоставлении анализируемых данных. Г-н Сталио считает, что новый вопросник, в основе которого лежат единые определения, сможет в будущем обеспечить представление более точных сведений, позволяющих провести сопоставления.

В заключение он говорит, что югославская делегация с большим интересом ожидает издания статистического справочника за 10-летний период, в котором данные будут соответствовать предложенными решениям и, исходя из всего вышесказанного, высказывается за одобре-

ние доклада рабочей группы и проекта постановления по статистическим вопросам.

Постановление по статистическим вопросам принимается единогласно — док. ДК/СЕС 20/32 (Приложение I).

Обсуждается пункт 8 повестки дня — Проект Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора на Дунае — док. СЭ/1961—2, Приложение 2 (в архивах Дунайской Комиссии) и доклад совещания экспертов придунайских стран по санитарным вопросам — док. ДК/СЕС 20/52 (Приложение III).

Председатель рабочей группы г-н Петрович представляет доклад рабочей группы по санитарным вопросам — док. ДК/СЕС 20/23 (Приложение II).

Г-н Думитру (Румыния) говорит, что румынская делегация высказывает своё одобрение в отношении положительных результатов, достигнутых в области унификации санитарного надзора на Дунае.

Рекомендации, которые были приняты в этой области при полном согласии всех участвующих, имеют большое значение. Они учитывают тот факт, что Правила санитарного надзора на Дунае не должны создавать препятствий для судоходства на Дунае, а наоборот, облегчить его и в то же время обеспечить принятие соответствующих мер в области санитарного досмотра.

Г-н Думитру положительно оценивает контакты, которые были установлены между Дунайской Комиссией и Всемирной Организацией Здравоохранения при разработке проекта Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора на Дунае.

В заключение румынская делегация высказывается за одобрение доклада рабочей группы.

Г-жа Коеппен (Министерство транспорта ФРГ) просит учесть особое положение, в котором находится Федеративная Республика Германии в Дунайской Комиссии, и принять во внимание их оговорку в отношении срока принятия санитарного регламента на их участке Дуная.

Г-н Капикрайн (Советский Союз) говорит, что рабочая группа по санитарным вопросам успешно закончила свою работу по рассмотрению и окончательному редактированию проекта Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора на Дунае.

При рассмотрении этого проекта в него были частично внесены дополнения и редакционные изменения, рекомендованные Всемирной Организацией Здравоохранения и рядом делегаций, в основном, с учётом специфики речного судоходства на Дунае. В проекте Рекомендаций учтены основные санитарные мероприятия и вместе с тем, значительно облегчается прохождение санитарных процедур при оформлении судов в портах.

Рекомендуемый к утверждению проект по унификации правил санитарного надзора на Дунае будет способствовать цели защиты от эпидемий на Дунае и предупреждать распространение заболеваний на транспортных коммуникациях.

Касаясь выступления г-жи Коеппен, г-н Капикрайн высказывает пожелание не затягивать решения вопроса о принятии Рекомендаций,

учитывая, что большое количество флота ФРГ посещает все порты Дуная.

В заключение он говорит, что советская делегация согласна с проектом постановления по докладу рабочей группы по санитарным вопросам.

Постановление по санитарным вопросам принимается единогласно — док. ДК/СЕС 20/32 (Приложение I).

Председатель сообщает, что руководство Дунайской Комиссии, учитывая объём работы, предложило продлить сессию на 1 день, в связи с чем сессия заканчивается не 6, а 7 февраля.

Предложение принимается единогласно.

Заседание закрывается в 13 часов.

*Председатель
Дунайской Комиссии*

М. ВИЛОВИЧ

*Секретарь
Дунайской Комиссии*

Я. Г. ЯНЧЕВ

П Р О Т О К О Л

№ 114

ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

6 февраля 1962 г.
г. Будапешт

Председатель — г-н Вилович

Представители :

Австрийской Республики	— г-н Пейниспп
Народной Республики Болгарии	— г-н Янчев
Венгерской Народной Республики	— г-н Пуя
Румынской Народной Республики	— г-н Рошиану
Союза Советских Социалистических Республик	— г-н Капикраян (заместитель пред- ставителя)
Чехословацкой Социалистической Республики	— г-н Пиншек
Федеративной Народной Республики Югославии	— г-н Вилович

Заседание открывается в 17 часов 30 минут.

Председатель оглашает программу работы третьего пленарного заседания — рассмотрение пунктов 7, 9 и 10 повестки дня XX сессии Дунайской Комиссии.

Обсуждается пункт 7 повестки дня — Юридические вопросы:

а) Информация о разработке проекта унифицированных правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае — док. СЭ/1961—3, Приложение 3 (в архивах Дунайской Комиссии);

б) проект Соглашения между Правительством Венгерской Национальной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии — док. СЭ/1961—3, Приложение 5 (в архивах Дунайской Комиссии);

с) доклад совещания экспертов по юридическим и навигационным вопросам — док. ДК/СЕС 20/5 III (Приложение III).

Председатель рабочей группы по юридическим вопросам г-н Наэ представляет доклад рабочей группы — док. ДК/СЕС 20/38.

Г-н Сталио (Югославия) говорит, что рабочая группа по юридическим вопросам сделала большой прогресс в разработке принципов, касающихся расследований аварий на Дунае, согласовав основной принцип унификации процедуры, применяемой при расследовании аварий. Был принят принцип, согласно которому целью унификации в этой области является разработка единой процедуры, применяемой при нарушении правил судоходства. Этот принцип является, по мнению югославской делегации, единственной основой, на которой можно продолжать работу в этой области.

Далее г-н Сталио говорит, что учитывая принятый основной принцип, изложенный в разделах I, II и IV проекта Основных принципов, югославская делегация желает подчеркнуть, что принцип территориальной компетенции является единственным, который можно применить для определения компетентного органа в области расследования нарушений правил судоходства.

Переходя к вопросу о проекте Соглашения между Правительством Венгерской Национальной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете последней, г-н Сталио отмечает, что текст проекта, который находился перед рабочей группой, представлял существенную основу для окончательного решения этого вопроса, включая при этом некоторые изменения, которые, однако, не затрагивали существа основных принципов проекта.

Одновременно, продолжает г-н Сталио, мы хотели избежать и устраниТЬ все затруднения и причины, которые могли бы помешать заключению соглашения в самый короткий срок.

Этим самым югославская делегация хотела подчеркнуть, что по её мнению вопрос двустороннего соглашения достиг этапа, требующего окончательного разрешения и его не следует откладывать в связи с возможным другим соглашением в этой области.

Г-н Сталио говорит, что югославская делегация надеется и убеждена, что двустороннее соглашение будет принято в возможно короткий срок, что позволит разрешить важную для Дунайской Комиссии проблему.

Было бы излишним, говорит г-н Сталио, ещё раз подчёркивать необходимость этого соглашения и его значение для положения и престижа Дунайской Комиссии. Мы все единодушны в этом вопросе тем более, что мы все желаем, чтобы Дунайская Комиссия имела соответствующий для неё статут в ООН и других международных организациях.

Г-н Капикраян (Советский Союз) констатирует, что доклад по юридическим вопросам, в результате усилий рабочей группы, является шагом вперёд в рассмотрении юридических проблем, стоящих на повестке дня XX сессии. Г-н Капикраян выражает благодарность венгерской делегации в связи с разработкой проекта двустороннего соглашения и отмечает, что этот проект был подробно рассмотрен на рабочей группе постарателю и в него был внесен ряд изменений и замечаний со стороны австрийской, болгарской, югославской, чехословацкой и советской делегаций.

Венгерские эксперты с пониманием отнеслись к этим замечаниям и выразили согласие включить их в окончательный текст.

В этой связи г-н Капикраян отмечает, что при рассмотрении двустороннего соглашения, большинство делегаций высказалось за заключение многостороннего соглашения о правоспособности и иммунитете Дунайской Комиссии, как это принято в других международных организациях. Вот почему, — продолжает г-н Капикраян, — имея в виду необходимость повышения международного авторитета Дунайской Комиссии и учитывая опыт других международных организаций, советская делегация считает целесообразным заключить, кроме двустороннего соглашения, многостороннее соглашение и в связи с этим, как известно, через аппарат Комиссии раздала проект такого многостороннего соглашения.

Он отмечает, что делегации всех государств проявили понимание этой проблемы и согласились включить вопрос о рассмотрении многостороннего соглашения в план работы Дунайской Комиссии на 1962 год.

Естественно, при определенных условиях, когда поступят замечания стран-участниц Дунайской Конвенции 1948 г., можно будет решить вопрос о заключении многостороннего соглашения.

В заключение он говорит, что советская делегация согласна с докладом рабочей группы по юридическим вопросам и постановлением, которое приводится в этом докладе.

Г-н Рошиану (Румыния) также оценивает положительно деятельность рабочей группы по юридическим вопросам, которые имеют большое значение и важность для Дунайской Комиссии.

Г-н Рошиану отмечает, что принятые принципы расследования аварий, которые были согласованы всеми присутствующими делегациями, дадут возможность заполнить пробелы и, таким образом, эти принципы будут содействовать улучшению судоходства.

Касаясь вопроса о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии, он констатирует, что многие делегации, принимавшие участие в работе рабочей группы по юридическим вопросам, высказали большой интерес к проекту Советского Союза, так как этот проект способствует поднятию престижа Дунайской Комиссии в международном масштабе. В связи с этим г-н Рошиану полагает, что на основе уже разработанных положений и учитывая все пожелания и замечания, которые были высказаны на рабочей группе по юридическим вопросам, совещание юристов, которое будет созвано в течение 1962 года может в основном выполнить свою задачу и достигнуть нужного результата.

В заключение румынская делегация выражает согласие с постановлением рабочей группы по юридическим вопросам.

Постановление по юридическим вопросам принимается единогласно — док. ДК/СЕС 20/44 (Приложение I).

Обсуждается пункт 9 новостки дня — Вопрос о единой системе радиосвязи для судов, плавающих по Дунаю (предложение ФНРЮ).

Г-н Сталио (Югославия) говорит, что увеличение грузооборота на Дунае требует для обеспечения безопасного плавания улучшения связи между судами и берегом.

Наличие на судах радиостановок различных систем имеет отрицательные последствия на эксплуатацию судов и качество связи, в частности, при плавании судов вне территориальных вод.

Если такое положение будет продолжаться, оно может иметь негубное влияние как на безопасность судов, так и на их эксплуатацию.

Статья 29 Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 г. предусматривает, что судам, плавающим по Дунаю, предоставляется возможность пользования как судовыми радиостанциями, так и береговыми средствами связи для навигационных целей.

Для того, чтобы можно было приступить к разрешению этого вопроса, весьма важного для судоходства на Дунае, и обеспечить беспрепятственное движение судов, югославская делегация считает целесообразным, чтобы Дунайская Комиссия поручила аппарату собрать от придунайских стран мнения, касающиеся этого вопроса, и разработать на основе полученных ответов информацию о возможности принятия унифицированных положений и единых технических мер в этой области, что позволит болееrationально использовать радиостановки на судах, плавающих по Дунаю.

Югославская компетентная техническая служба готова оказать аппарату Комиссии всю необходимую помощь для осуществления этой задачи и, в первую очередь, представить в его распоряжение необходимую документацию, которая могла бы послужить основой для рассмотрения этого вопроса. В связи с этим югославская делегация вносит следующее конкретное предложение :

«Собрать и разослать всем странам-членам Дунайской Комиссии необходимые сведения о радиосвязи судов, плавающих по Дунаю. Представить информацию по этому вопросу очередной сессии Дунайской Комиссии после её рассмотрения на совещании экспертов придунайских государств».

Г-н Сталио говорит, что югославская делегация считает, что это

предложение следует включить в план работы Дунайской Комиссии на 1962 год.

Председатель от имени югославской делегации обращает внимание на некоторые изменения, внесённые в текст предложения югославской делегации, которое в соответствии со статьёй 25 Правил процедуры было раздано на пленарном заседании — док. Дополнение I к док. ДК/СЕС 20/10 (в архивах Комиссии) и говорит, что если представители согласны с вышеупомянутым окончательным предложением и нет желающих выступить по нему, можно голосовать о его включении в план работы Дунайской Комиссии на 1962 год.

Предложение Югославии принимается единогласно и включается, как новый 41 пункт, в проект плана работы Дунайской Комиссии на 1962 год.

Обсуждается пункт 10 повестки дня — План работы Дунайской Комиссии на 1962 год — док. ДК/СЕС 20/7 (в архивах Дунайской Комиссии).

Председатель рабочей группы по отчёту Директора г-н Сватек сообщает о результатах обсуждения проекта плана работы Дунайской Комиссии — док. ДК/СЕС 20/39 (в архивах Дунайской Комиссии).

Г-н Пишек (Чехословакия) говорит, что при рассмотрении плана работы Дунайской Комиссии на 1962 год можно прежде всего констатировать, что он соответствует тем задачам, которые возложены на Дунайскую Комиссию Конвенцией 1948 года.

Рассматривая план работы в целом, он отмечает, что план на 1962 год находится в пропорциональном отношении к возможностям, которыми располагает аппарат. Поэтому он надеется, что при создавшемся уже хорошем сотрудничестве между Комиссией и компетентными организациями при дунайских странах те задачи, которые сформулированы в представлении проекте плана, будут успешно выполнены.

Далее г-н Пишек с удовлетворением констатирует, что в плане работы нашёл свое отражение вопрос об изучении ледового режима на участке Дуная выше Девнина, поскольку не только в Чехословакии, но также и в Венгрии, вследствие упомянутых ледовых явлений, большие народнохозяйственные ценности находятся в опасности.

В этой связи он выражает убежденность, что выводы, которые будут вытекать из изучения данного вопроса, в процессе которого будет учтено и влияние на ледовый режим построенных и вновь строящихся на этом участке гидроузлов, создадут реальную основу для борьбы против льдов на данном участке реки.

Г-н Пишек высказывает свою удовлетворенность тем, что в план работы был включён вопрос о заключении многостороннего соглашения о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии, что даст возможность, в связи с заключением двухстороннего соглашения между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией, урегулировать эти отношения в полном объёме.

По приведенным соображениям чехословацкая делегация высказывается в пользу одобрения проекта плана работы на 1962 г. и будет голосовать за его принятие.

Г-н Пуя (Венгрия) от имени венгерской делегации выражает согласие с планом работы Дунайской Комиссии на 1962 год. Он с удо-

власторением констатирует, что аппарат Комиссии включил в план работы Дунайской Комиссии на 1962 год сбор данных, касающихся ледового режима на участке Дуная Регенсбург—Генью, а также разработку доклада о ледовом режиме, в чём венгерская делегация готова оказать помощь Дунайской Комиссии. Г-н Пуя считает важным углубленное изучение ледового режима р. Дунай, так как это представляет большой интерес для дунайского судоходства. С точки зрения г-на Пуя будет весьма полезным для судоходства установление влияния построенных и строящихся гидроузлов на ледовый режим Дуная.

Г-н Сталио (Югославия) говорит, что в план работы Дунайской Комиссии на 1962 год включены самые актуальные и важные проблемы улучшения и развития судоходства на Дунае. Кроме того, в этом плане имеются тенденции интенсификации работы и деятельности Дунайской Комиссии. Однако для этого необходимо учитывать реальные возможности придунайских государств и аппарата Комиссии с тем, чтобы не столкнуться с невозможностью выполнения взятых на себя обязательств или только с их частичным выполнением.

По этой причине югославская делегация отказалась от представления некоторых своих предложений, учитывая, что она загрузила бы план, несмотря на то, что они являлись бы весьма важными для дальнейшей работы Комиссии.

Так например, югославская делегация отказалась от предложения собрать необходимые данные с тем, чтобы изучить влияние режима стока и баланса воды на судоходство в условиях, созданных строительством плотин и других гидротехнических сооружений, а также взятие вод Дуная для других целей.

Однако, хотя эта задача не включена в план работы Дунайской Комиссии, следовало в будущем учесть, что она является очень важной для дальнейшей работы. Эти данные позволят установить будущий режим расхода воды и водного баланса реки Дунай и одновременно дать возможность предусмотреть сроки, к которым можно ожидать изменения в расходе воды и в водном балансе.

Что касается разработки плана работы, то югославская делегация считает, что метод, впервые примененный на этой сессии, согласно которому отдельные пункты плана были рассмотрены на соответствующих рабочих группах, является более практичным и целесообразным, чем тот, который применялся раньше. Однако он ещё не полностью получил свое развитие и выражение на практике.

Югославская делегация высказывается за принятие проекта плана работы Дунайской Комиссии на 1962 год.

Г-н Симеонов (Болгария) считает, что проект плана работы Дунайской Комиссии на 1962 год является достаточно напряжённым, но вместе с тем он вполне реален и выполним. Г-н Симеонов полагает, что все задачи, стоящие перед Комиссией в 1962 году, тесно связаны с дальнейшим улучшением условий судоходства на Дунае и поэтому одобряет предложенный проект плана работы Дунайской Комиссии на 1962 год и будет голосовать за его принятие.

Г-н Капикрайн (Советский Союз) присоединяется к высказыванию представителя Чехословакии о том, что план работы Дунайской Ко-

миссии на 1962 год полностью отражает все вопросы, которые интересуют Дунайскую Комиссию.

Успешное выполнение плана работы будет зависеть от своевременного представления материалов соответствующими компетентными органами стран-членов Дунайской Комиссии. Советская делегация, говорит г-н Капикраян, может заверить в том, что компетентные органы её страны своевременно будут высылать все необходимые материалы и просит, чтобы представители других стран приняли соответствующие меры для своевременной высылки материалов.

Далее г-н Капикраян обращает внимание на то обстоятельство, что аппарат Комиссии должен проявлять большую активность и инициативу в выполнении своей основной деятельности как исполнительного органа Дунайской Комиссии. В этой связи г-н Капикраян ссылается на статью 8, пункт «а» Конвенции 1948 года, где сказано, что в компетенцию Дунайской Комиссии входит «наблюдение за исполнением постановлений настоящей Конвенции». Он говорит, что этот вопрос поднимается им в связи с тем, что во многих государствах вводятся те или иные сооружения и обязанность аппарата Комиссии быть хорошо осведомлённым об этом, своевременно информировать всех членов Комиссии, если воздвигаемое сооружение является препятствием для судоходства.

В заключение он выражает согласие с планом работы Дунайской Комиссии.

Г-н Думитру (Румыния) считает также, как и все выступавшие до него, что план работы Дунайской Комиссии на 1962 год является реальным и предусматривает решение задач, направленных на улучшение условий судоходства на Дунае, а также на поднятие престижа организации в международном масштабе.

Он с удовлетворением констатирует, что все делегации приняли активное участие в разработке плана. Предусматриваемые исследования и информации потребуют как от Дунайской Комиссии, так и от компетентных органов наших государств больших усилий, однако он убеждён, что для выполнения плана будет сделано все необходимое.

В заключение он выражает согласие с планом работы Дунайской Комиссии на 1962 год.

План работы Дунайской Комиссии на 1962 год с внесёнными в него добавлениями принимается единогласно — док. ДК/СЕС 20/45 (Приложение I.)

Заседание закрывается в 18 часов 30 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии

М. ВИЛОВИЧ

Секретарь
Дунайской Комиссии

Я. Г. ЯНЧЕВ

П Р О Т О К О Л

№ 115

ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

7 февраля 1962 г.
г. Будапешт

Председатель — г-н Вилович

Представители :

Австрийской Республики	— г-н Нейеншанн
Народной Республики Болгарии	— г-н Яичев
Венгерской Народной Республики	— г-н Пуя
Румынской Народной Республики	— г-н Рошиану
Союза Советских Социалистических Республик	— г-н Карапетян (заместитель пред- ставителя)
Чехословацкой Социалистической Республики	— г-н Пишек
Федеративной Народной Республики Югославии	— г-н Вилович

Заседание открывается в 10 часов 20 минут.

Открывая заседание, *Председатель* приветствует г-на Горже, представителя от Международного Агентства по Атомной Энергии, прибывшего на XX сессию Дунайской Комиссии по приглашению последней, после чего принимается программа работы четвертого пленарного заседания : рассмотрение пунктов 11, 12 и 13 повестки дня XX сессии.

Обсуждается пункт 11 повестки дня — Проект бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год — док. ДК/СЕС 20/6 (в архивах Дунайской Комиссии).

Председатель рабочей группы по финансовым вопросам г-н Стапио представляет доклад рабочей группы по финансовым вопросам — док. ДК/СЕС 20/42 (Приложение II) и говорит, что рабочая группа рассмотрела по статьям приходную и расходную части проекта бюджета. Она констатировала, что проект бюджета разработан в соответствии с задачами, поставленными перед Дунайской Комиссией на 1962 год, и согласовала все вопросы, возникшие в ходе рассмотрения проекта бюджета.

Постановление XX сессии по бюджету Дунайской Комиссии — док. ДК/СЕС 20/48 (Приложение I) и бюджет Дунайской Комиссии — док. ДК/СЕС 20/41 (Приложение III) принимаются единогласно.

Обсуждается пункт 12 повестки дня — Ориентировочная повестка дня и дата созыва XXI сессии Дунайской Комиссии — док. ДК/СЕС 20/43 (Приложение I), которая принимается единогласно.

Обсуждается пункт 13 повестки дня — Разное.

Г-н Русу (Директор аппарата) сообщает сессии, что в соответствии с задачей установления связи Дунайской Комиссии с Всемирной Метеорологической Организацией, предусмотренной планом работы Дунайской Комиссии на 1961 год, он посетил Генерального Секретаря ВМО г-на Девиса и имел с ним беседу по поводу дальнейшего сотрудничества между Дунайской Комиссией и Всемирной Метеорологической Организацией.

В ходе этой беседы была выяснена целесообразность установления сотрудничества между двумя организациями, в связи с чем г-н Русу предлагает на настоящей сессии уточнить принципы этого сотрудничества.

Конкретную форму сотрудничества можно будет определить в дальнейшем, учитывая пожелания обеих организаций.

По мнению г-на Русу, это сотрудничество может быть оформлено в виде обмена письмами. С этой целью, продолжает г-н Русу, он считает необходимым, в первую очередь, согласовать содержание писем, которыми будут обмениваться Дунайская Комиссия и Всемирная Метеорологическая Организация.

Далее г-н Русу говорит, что сотрудничество между Дунайской Комиссией и Всемирной Метеорологической Организацией может проводиться на основе следующих принципов :

Секретариаты обеих организаций будут :

- a) регулярно обмениваться мнениями и проводить взаимные консультации по вопросам, представляющим интерес для обеих организаций ;
- b) приглашать представителей организаций на совещания и сессии по соответствующим вопросам ;
- c) обмениваться информацией о планах и программах своей работы, а также обмениваться соответствующими изданиями и публикациями.

В связи с вышеприведенным г-н Русу предлагает, чтобы настоящая сессия дала свое принципиальное согласие на продолжение контактов с целью установления сотрудничества между Дунайской Комиссией и Всемирной Метеорологической Организацией на основе вышеуказанных принципов.

Затем г-н Русу информирует сессию о том, что в прошлом году Секретариат Дунайской Комиссии получил от Международного Агентства по Атомной Энергии письмо с предложением об установлении сотрудничества между Дунайской Комиссией и Международным Агентством по Атомной Энергии по вопросам, связанным с транспортировкой водным путём радиоактивных материалов. Это письмо было в свое время разослано всем представителям стран-членов Комиссии и впоследствии от них было получено согласие об установлении рабочего соглашения с МАГАТЭ.

Учитывая это, г-н Русу вносит предложение, чтобы сессия выразила принципиальное согласие на продолжение контактов с целью установления рабочего соглашения между Комиссией и МАГАТЭ на основе обмена письмами между Председателем Дунайской Комиссии и Генеральным Директором МАГАТЭ. По мнению г-на Русу, ведущими принципами, на основе которых следует устанавливать это сотрудничество должны быть следующие :

- a) проведение консультаций по всем вопросам, касающимся транспортировки водным путём радиоактивных материалов ;
- b) бесплатный обмен публикациями по этим вопросам.

Г-н Капикраян (Советский Союз) говорит, что заслушав информацию Директора о расширении контактов с международными организациями, советская делегация одобряет предложение Директора в отношении принципов сотрудничества с Секретариатом Всемирной Метеорологической Организации и Секретариатом Международного Агентства по Атомной Энергии. Советская делегация высказывает также за дальнейшее расширение международных связей и деловых контактов аппарата Дунайской Комиссии и обмен публикациями и материалами с различными международными и региональными организациями Азии, Африки, Латинской Америки, в компетенцию которых входит рассмотрение вопросов международных водных путей.

На протяжении 12 лет своей деятельности Дунайская Комиссия накопила большой и положительный опыт работы, который может в известной степени быть использован другими организациями. Примером этого является интерес, проявленный к докладу аппарата Дунайской Комиссии на семинаре для специалистов слаборазвитых в экономике

мическом отношении стран, организованном под эгидой ООН в 1961 году в Ванкувере (Канада). Этот пример говорит за то, что назрела необходимость расширения деловых контактов Дунайской Комиссии с международными и региональными организациями и обменом с ними положительным опытом работы.

Он высказывается также за укрепление связей Дунайской Комиссии с Европейской Экономической Комиссией ООН. Как известно, по инициативе ЕЭК, с участием представителей придунайских стран и экспертов Дунайской Комиссии была разработана Международная Конвенция по унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания. Пользуясь случаем, продолжает г-н Капикраян, я хочу информировать Вас о том, что Советский Союз в декабре 1961 года присоединился к указанной Конвенции. Говоря о сотрудничестве Дунайской Комиссии с ЕЭК, необходимо подчеркнуть, что последняя при подготовке своих рекомендаций по вопросам водного транспорта в значительной степени использует документы и заключения Дунайской Комиссии.

Мы считаем, что сложившееся на практике деловое сотрудничество Дунайской Комиссии и ЕЭК будет оформлено должным образом.

Г-н Птичек (Чехословакия) говорит, что делегация Чехословакии полностью присоединяется к выводам главы делегации Советского Союза. Он также считает полезным расширение отношений Дунайской Комиссии с международными организациями, что будет помогать нашей работе и повышать авторитет Дунайской Комиссии. Мы хотим подчеркнуть, что было бы желательным, чтобы эти отношения развивались в нормальных условиях и на основе равноправия.

Особенно важным считаем вопрос об урегулировании отношений между Дунайской Комиссией и Европейской Экономической Комиссией. Сотрудничество ДК и ЕЭК является нужным и полезным с точки зрения потребностей дунайского судоходства и перспектив его развития. Чехословацкая делегация надеется, что руководящие органы Дунайской Комиссии, аппарат и эксперты займутся этими вопросами и разрешат их к следующей сессии.

Г-н Станич (Югославия) говорит, что югославская делегация согласна с высказанными предложениями о расширении связи и сотрудничества и приветствует их развитие. Мы хотели бы подчеркнуть нашу принципиальную точку зрения, согласно которой, основная ориентация Дунайской Комиссии в этой области должна идти в направлении сотрудничества Дунайской Комиссии с ООН и её органами. Комиссия может также установить контакты с различными региональными, правительственные организациями, занимающимися такими же проблемами как и Дунайская Комиссия. Это, без сомнения, было бы весьма полезным как для работы Дунайской Комиссии, так и в отношении дальнейшего укрепления её позиции и повышения престижа в международном масштабе.

По предложению Председателя сессия принимает к сведению информацию Директора аппарата Комиссии, а также высказанные в ходе ее обсуждения мнения и предложения и даёт свое принципиальное одобрение дальнейшему развитию контактов с Всемирной Метеорологи-

ческой Организацией и Международным Агентством по Атомной Энергии.

Далее Председатель информирует сессию о том, что он получил письмо от Представителя СССР в Дунайской Комиссии г-на Жаркова об освобождении г-на Макеева Анатолия Адамовича от должности Заведующего отделом корреспонденции, изданий и архивов и о назначении на эту должность г-на Егорова Константина Федоровича. Он констатирует, что это предложение соответствует статье 40 Правил процедуры и статье 8 Регламента о правах и обязанностях сотрудников аппарата Дунайской Комиссии. Основываясь на статье 39 Правил процедуры, директор подготовил проект постановления XX сессии по этому вопросу.

Г-н Руслан (Директор) зачитывает проект постановления.

Г-н Капикрайн (Советский Союз) говорит, что в связи с удовлетворением просьбы г-на Макеева Анатолия Адамовича о переводе его на другую работу, на должность Заведующего отделом корреспонденции, изданий и архивов рекомендуется г-н Егоров Константин Федорович. Г-н Егоров К. Ф. родился в 1923 году. Имеет высшее юридическое образование и научную степень кандидата юридических наук. В течение ряда лет г-н Егоров работает в Центральном научно-исследовательском институте морского флота в должности начальника сектора морского права. Имеет более пятидесяти печатных научных работ по различным правовым вопросам морского судоходства. Г-н Егоров хорошо знаком с деятельностью Дунайской Комиссии и теми задачами, которые стоят перед ней. В качестве эксперта Советского Союза он неоднократно принимал участие в совещании экспертов придунайских стран по юридическим и навигационным вопросам. Г-н Егоров принимал также участие как эксперт СССР в рабочих органах Подкомитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН.

Учитывая, что г-н Егоров обладает достаточным практическим опытом работы в Дунайской Комиссии и других международных организациях, советская делегация считает, что он успешно справится с обязанностями Заведующего отделом корреспонденции, изданий и архивов Дунайской Комиссии и рекомендует его утвердить в этой должности.

Постановление о назначении Заведующего отделом корреспонденции, изданий и архивов принимается единогласно — док. ДК/СЕС 20/47 (Приложение I).

Председатель г-н Вилович от имени сессии выражает благодарность г-ну Макееву за его работу в качестве Заведующего отделом Секретариата. Г-н Вилович отмечает, что большая документация, многочисленные доклады и проекты, которые были подготовлены во время данной сессии, а также вся предыдущая деятельность г-на Макеева в Дунайской Комиссии показывает, что он сделал много полезного для этой организации.

Слово предоставляется г-ну Пейнспу (Австрия), который говорит, что австрийская делегация может с удовлетворением констатировать, что настоящая сессия выполнила весьма значительную работу в очень сжатые сроки. Она по мере своих возможностей выполнила всю намеченную программу. Рабочие группы провели свою работу таким обра-

зом, что на пленарных заседаниях рассматривались только те вопросы, которые требовали более подробного изучения. Деятельность Дунайской Комиссии находится в поле зрения широкой общественности, которая пользуется результатами работы Дунайской Комиссии, не зная, однако, какая большая работа проходит в её рамках. Далее г-н Пейнспи выражает удовлетворение, что сессия Дунайской Комиссии, благодаря духу сотрудничества, смогла достигнуть положительного разрешения многих вопросов.

От имени австрийской делегации он благодарит Директора и сотрудников аппарата за хорошую подготовку и проведение сессии, что, по его мнению, является залогом успеха работы Дунайской Комиссии. Он также благодарит Председателя сессии за его деятельность, которая содействовала установлению духа сотрудничества, господствовавшего на заседаниях. Заканчивая свое выступление, г-н Пейнспи говорит, что эта сессия является последней, в которой он участвует и что ему очень жаль покидать эту организацию, где были найдены совместные решения по вопросам, представляющим интерес для дунайского судоходства.

Председатель г-н Вилович благодарит г-на Пейнспи за слова, высказанные в адрес Дунайской Комиссии и лично в его адрес, и желает ему успехов в его работе.

Затем он констатирует, что сессия исчерпала вопросы, предусмотренные в её повестке дня, и решила ряд важных проблем, связанных с улучшением условий судоходства на Дунае.

В этой связи, характеризуя в целом работу XX сессии, г-н Вилович говорит, что в начале своей работы сессия подвела итоги деятельности Дунайской Комиссии за 1961 год и с удовлетворением констатировала, что план работы за 1961 год выполнен.

При рассмотрении технических вопросов повестки дня сессия одобрила проект Плана первого этапа основных работ на Дунае, за исключением плана для участка Железных Ворот и приняла проект дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае, выполнив тем самым одну из основных задач Дунайской Комиссии по вопросу улучшения условий судоходства на Дунае.

Что касается навигационных вопросов, то XX сессия приняла новую редакцию статьи 12 Основных положений о плавании по Дунаю, в которую включены документы, необходимые при международном плавании. Сессия приняла также проект дополнений к правилам речного надзора на Дунае в части установления единообразного отличительного огня для судов речного надзора.

При рассмотрении информации о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными администрациями сессия, приняв к сведению указанную информацию, с удовлетворением констатировала, что во всех придунайских странах проводится значительная работа, направленная на улучшение судоходных условий.

XX сессия обсудила ряд гидрометеорологических вопросов, завершение работы над которыми в будущем даст положительные резуль-

таты в деле обеспечения дунайского судоходства прогнозами уровней воды и другими необходимыми гидрометеорологическими данными.

Сессия приняла Краткую классификацию грузов, перевозимых по Дунаю, и Вопросник для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии, что позволит расширить и улучшить сотрудничество придунайских стран в области статистики дунайского судоходства.

Она также уделила значительное внимание юридическим вопросам и, в частности, вопросу соглашения о привилегиях и иммунитетах Дунайской Комиссии, а также унификации правил разбора аварий.

Принятые на сессии Рекомендации по унификации правил санитарного надзора на Дунае упростят проведение санитарных формальностей на границах, что ускорит движение флота, и обеспечат охрану территорий придунайских стран от заносов заразных болезней.

Наконец, сессия приняла План работы Дунайской Комиссии на 1962 год, который предусматривает ряд проблем, имеющих важное значение для дунайского судоходства, а также выработала принципиальную позицию по вопросам сотрудничества с международными организациями, имея в виду расширение контакта Дунайской Комиссии с организациями, занимающимися проблемами судоходства на внутренних водных путях.

Г-н Вилович особо отмечает дух взаимного и конструктивного сотрудничества, который имел место на всём протяжении работы сессии, которая, несмотря на сложность рассматриваемых вопросов, всегда находила приемлемое решение.

В этой связи он благодарит делегации стран — членов Комиссии и всех участвующих за проявленное сотрудничество и взаимопонимание и высказывает желание, чтобы в будущем работа Комиссии проводилась также в духе конструктивного сотрудничества.

Г-н Вилович, высказывая уверенность, что выражает общее мнение, отмечает плодотворную работу аппарата, которую он проделал по подготовке и проведению XX сессии и, особенно работу Секретариата, который в напряжённой деятельности сессии всегда своевременно и качественно подготавливал необходимую документацию.

В заключение г-н Вилович благодарит Правительство Венгерской Народной Республики за прекрасное гостеприимство и создание самых благоприятных условий для работы Дунайской Комиссии и объявляет XX сессию Дунайской Комиссии закрытой.

Заседание закрывается в 12 часов 20 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии

М. ВИЛОВИЧ

Секретарь
Дунайской Комиссии

Я. Г. ЯНЧЕВ

ПРИЛОЖЕНИЕ I
ПОСТАНОВЛЕНИЯ

П О В Е С Т К А Д Н Я

ХХ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

(Принята на пленарном заседании 24 января 1962 г.)

1. Отчёт Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1961 год.
2. Отчёт Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1961 год.
3. Технические вопросы :
 - a) Проект плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.);
 - b) Информация о сроке завершения первого этапа основных работ на Дунае ;
 - c) Проект дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае.
4. Навигационные вопросы :
 - a) Информация о разработке предложений о возможной унификации и сокращении количества действующих судовых документов, предусмотренных статьёй 12 Основных положений о плавании по Дунаю ;
 - b) Проект Дополнений к Правилам речного надзора на Дунае в части установления единообразного отличительного огня для судов речного надзора ;
 - c) Информация о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными администрациями.
5. Гидрометеорологические вопросы :
 - a) Список спироптических и климатических станций в бассейне Дуная ;
 - b) Предложения по приведению к единой системе отметок нулей водомерных постов на пограничных участках реки Дунай ;
 - c) Доклад о проверке по высоте принятого низкого судоходного и регуляционного уровня воды.
6. Статистические вопросы :
 - a) Проект краткой классификации грузов, перевозимых по Дунаю ;
 - b) Проект нового вопросника для статистического бюллетеня Дунайской Комиссии ;
 - c) Доклад совещания экспертов по статистическим вопросам.
7. Юридические вопросы :
 - a) Информация о разработке проекта унифицированных правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае ;

- b) Проект Соглашения между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии ;
 - c) Доклад совещания экспертов по юридическим и навигационным вопросам.
8. Проект Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора на Дунае и доклад совещания экспертов придунайских стран по санитарным вопросам.
 9. Вопрос о единой системе радиосвязи для судов, плавающих по Дунаю.
 10. План работы Дунайской Комиссии на 1962 год.
 11. Проект бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год.
 12. Ориентировочная повестка дня и дата созыва XXI сессии Дунайской Комиссии.
 13. Разное.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
по Отчёту Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии
за 1961 год

(Принято на пленарном заседании 24 января 1962 г.)

Рассмотрев и обсудив финансовый отчёт об исполнении бюджета Дунайской Комиссии за 1961 год, а также доклад рабочей группы по финансовым вопросам, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

1. Утвердить финансовый отчёт об исполнении бюджета и баланс Дунайской Комиссии по состоянию на 1 января 1962 года :

Актив	—	445 262 форинта
Пассив	—	445 262 форинта

согласно приложению № 1 к док. ДК/СЕС 20/12.

2. Остаток средств по бюджету за 1961 год в сумме 435 868,67 форинтов зачислить в счёт бюджета на 1962 год.

3. Утвердить доклад рабочей группы по финансовым вопросам (ДК/СЕС 20/15).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
по Отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской
Комиссии за 1961 год

(Принято на пленарном заседании 2 февраля 1962 года)

Обсудив Отчёт Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1961 год и доклад рабочей группы по указанному вопросу, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению Отчёт Директора аппарата Комиссии о выполнении плана работы Комиссии за 1961 год — док. ДК/СЕС 20/5 с внесёнными в него дополнениями и изменениями и одобрить деятельность аппарата Комиссии по выполнению этого плана.

2. Утвердить доклад рабочей группы по Отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1961 год — док. ДК/СЕС 20/18.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
по проекту Плана первого этапа основных работ на Дунае
(Работы первого периода 1961—1965 гг.)

(Принято на пленарном заседании 2 февраля 1962 года)

Обсудив проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.) и доклад рабочей группы по техническим вопросам в части рассмотрения указанного проекта плана, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Одобрить План первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.) — док. ДК/СЕС 20/1, составленный на основе данных, представленных всеми придунайскими странами и Специальной Речной Администрацией Низовьев Дуная, с учётом замечаний и предложений, внесённых на рабочей группе.
2. Обратить внимание Специальной Речной Администрации Железных Ворот на то, что с её стороны до настоящего времени не представлен Комиссии проект плана работ, проектируемых на участке Железных Ворот (Работы первого периода 1961—1965 гг.).
3. Принять к сведению заявление представителей Специальной Речной Администрации Железных Ворот о том, что с их стороны в ближайшее время Комиссии будет представлен план проектируемых работ на данном участке (Работы первого периода 1961—1965 гг.), который представить на рассмотрение XXI сессии Дунайской Комиссии.
4. Рекомендовать придунайским странам и Специальной Речной Администрации Низовьев Дуная при планировании и проведении гидротехнических и регуляционных работ по улучшению условий судоходства руководствоваться одобренным Планом первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.).
5. Утвердить доклад рабочей группы по техническим вопросам в части рассмотрения пункта 3-а повестки дня — проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.) — док. ДК/СЕС 20/19.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

по Информации аппарата Комиссии о предложениях придунайских стран, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае

(Принято на пленарном заседании 2 февраля 1962 года)

Обсудив Информацию о предложениях придунайских стран, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубин не менее 25 дм, и доклад рабочей группы по техническим вопросам в части рассмотрения указанной Информации, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению Информацию аппарата Комиссии о предложениях придунайских стран, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубин не менее 25 дм (док. ДК/СЕС 20/9).
2. Поручить аппарату Комиссии продолжать сбор предложений, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубин не менее 25 дм, и информацию по этому вопросу представить на рассмотрение XXI сессии Дунайской Комиссии.
3. Утвердить доклад рабочей группы по техническим вопросам в части рассмотрения пункта 3-б повестки дня — Информация о сроке завершения первого этапа основных работ на Дунае (док. ДК/СЕС 20/19).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ по проекту Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае

(Принято на пленарном заседании 2 февраля 1962 года)

Обсудив проект Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае и доклад рабочей группы по техническим вопросам в части рассмотрения указанного проекта Дополнения, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Дополнение к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае с учётом дополнений и замечаний, внесённых на рабочей группе (док. ДК/СЕС 20/4).
2. Рекомендовать придунайским странам Верхнего Дуная и специальным речным администрациям при разработке своих планов работ по улучшению судоходства, проектов строительства гидротехнических и других сооружений на Дунае руководствоваться принятыми Рекомендациями.
3. Поручить аппарату Комиссии по получении материалов от компетентных органов ФРГ по вопросу проработки увеличения габаритов судоходных пролётов отдельных мостов для участка реки Дунай выше шлюза Иохенштейн (2203,33 км) включить их в принятое Дополнение к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае.
4. Поручить аппарату Комиссии объединить Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае и Дополнение к ним.
5. Принять к сведению, что Специальная Речная Администрация Железных Ворот в ближайшее время направит Комиссии материалы о габарите фарватера (минимальная ширина), касающиеся работ первого этапа.
6. Утвердить доклад рабочей группы по техническим вопросам в части рассмотрения пункта 3-с повестки дня — Проект дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае (док. ДК/СЕС 20/19).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
по статье 12 Основных положений о плавании по Дунаю
(Принято на пленарном заседании 2 февраля 1962 года)

Обсудив Информацию о разработке предложений о возможной унификации и сокращении количества действующих судовых документов, предусмотренных статьёй 12 Основных положений о плавании по Дунаю, и доклад рабочей группы по навигационным вопросам в части рассмотрения указанной Информации, XX сессия Дунайской Комиссии **ПОСТАНОВЛЯЕТ**:

1. Изменить статью 12 Основных положений о плавании по Дунаю, изложив её в следующей редакции:

«Статья 12

§ 1. Все суда при международном плавании по Дунаю, за исключением морских и малых судов, должны иметь следующие документы:

1. Судовое удостоверение.
2. Мерительное свидетельство.
3. Судовой журнал для буксиров и самоходных судов.
4. Судовую роль (список лиц судового экипажа с представлением дипломов или удостоверений, дающих судоводителям право на судоходжение, а механикам — право управления механизмами).

5. Документы, вытекающие из международных конвенций и касающиеся судоходства, в том числе Свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и радиотелеграфный журнал на судах, имеющих судовую радиостанцию и др.

§ II. Суда из категории «малых» (см. § 5 Приложения) при международном плавании должны иметь:

1. Судовое удостоверение.
2. Судовую роль.

Примечание: Для спортивных катеров и лодок достаточно разрешение на плавание, выданное национальными органами.

§ III. Кроме указанных выше документов, обязательных при международном плавании, компетентные органы государств для своих судов могут предписывать и другие документы».

2. Рекомендовать придунайским странам и специальным речным администрациям в возможно короткий срок ввести в действие перечисленные документы и информировать Дунайскую Комиссию о дате их введения.

3. Утвердить доклад рабочей группы в части, касающейся рассмотрения пункта 4-а повестки дня (док. ДК/СЕС 20/21).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
по проекту Дополнения к Правилам речного надзора на Дунае в части
установления единообразного отличительного огня для судов речного
надзора

(Принято на пленарном заседании 2 февраля 1962 года)

Обсудив проект дополнения к Правилам речного надзора на Дунае в части установления единообразного отличительного огня для судов речного надзора и доклад рабочей группы по навигационным вопросам в части рассмотрения указанного проекта дополнения, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Внести в статью 5 Правил речного надзора на Дунае следующее дополнение:

«Суда речного надзора, при выполнении своих служебных функций, ночью также несут мерцающий синий огонь, видимый со всех точек горизонта».

2. Рекомендовать придунайским странам ввести в действие в возможно короткий срок принятое дополнение для своих судов речного надзора и проинформировать об этом Комиссию.

3. Утвердить доклад рабочей группы в части, касающейся пункта 4-б повестки дня (док. ДК/СЕС 20/21).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

по Информации аппарата Дунайской Комиссии о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными администрациями

(Принято на пленарном заседании 2 февраля 1962 года)

Обсудив Информацию аппарата Дунайской Комиссии о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными администрациями и доклад рабочей группы по навигационным вопросам в части рассмотрения указанной Информации, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению Информацию аппарата Дунайской Комиссии о содержании судоходного фарватера реки Дунай по состоянию с 1 апреля 1960 г. по 1 апреля 1961 г. (док. ДК/СЕС 20/8).
2. Утвердить доклад рабочей группы в части, касающейся пункта 4-с повестки дня (док. ДК/СЕС 20/21).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
по гидрометеорологическим вопросам

(Принято на пленарном заседании 2 февраля 1962 года)

Обсудив список синоптических и климатических станций в бассейне Дуная, Предложения по приведению к единой системе отметок нулей водомерных постов на пограничных участках реки Дунай, Доклад о проверке по высоте принятого низкого судоходного и регуляционного уровня воды, а также доклад рабочей группы по этим вопросам, XX сессии Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Поручить аппарату Дунайской Комиссии:

a) продолжить работу по уточнению и дополнению списка синоптических и климатических станций для сбора данных о выпавших осадках в горных районах бассейна реки Дунай и после рассмотрения этого списка на совещании экспертов по гидрометеорологическим вопросам, представить его на рассмотрение XXI сессии Дунайской Комиссии;

b) в течение 1962 года собрать материалы о приведении к единой системе отметок нулей водомерных постов на румынско-болгарском (болгарско-румынском) участке Дуная и проинформировать об этом придунайские страны.

2. До пересмотра в 1966 году отметок низкого судоходного и регуляционного уровня, оставить в силе отметки низкого судоходного и регуляционного уровня, принятые в Рекомендациях по установлению единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае.

3. Поручить аппарату Дунайской Комиссии в 1962 году собрать от придунайских стран сведения о составляемых в их странах штормовых предупреждениях о гидрометеорологических явлениях, опасных для судоходства на Дунае, и способах их доведения до судоводителей. Соответствующую информацию по этому вопросу представить на рассмотрение совещания экспертов по гидрометеорологическим вопросам.

4. Рекомендовать придунайским странам представить в первом полугодии 1962 года аппарату Комиссии сведения о составляемых в их странах штормовых предупреждениях о гидрометеорологических явлениях, опасных для судоходства на Дунае, и способах их доведения до судоводителей.

5. Начиная с 1962 года не издавать месячные гидрометеорологические бюллетени.

6. Утвердить доклад рабочей группы по гидрометеорологическим вопросам (док. ДК/СЕС 20/20).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

по статистическим вопросам

(Принято на пленарном заседании 2 февраля 1962 года)

Обсудив проект Краткой классификации грузов, перевозимых по Дунаю, проект нового Вопросника для статистического бюллетеня Дунайской Комиссии, Доклад совещания экспертов по статистическим вопросам, состоявшегося в июне 1961 года, а также доклад рабочей группы по указанным вопросам, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Классификацию грузов для статистического бюллетеня Дунайской Комиссии и рекомендовать придунайским странам применять её при представлении статистических сведений в аппарат Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 20/35).
2. Утвердить Вопросник для сбора статистических сведений о грузообороте на Дунае, а также терминологию и определения к нему, с учётом поправок и дополнений, внесённых на рабочей группе (док. ДК/СЕС 20/36).

Рекомендовать придунайским странам и специальным речным администрациям статистические сведения, отражающие грузооборот по Дунаю с 1 января 1962 года, представлять в Дунайскую Комиссию по новому вопроснику.

3. Одобрить доклад совещания экспертов по статистическим вопросам (док. ДК/СЕС 20/51).
4. Утвердить доклад рабочей группы по статистическим вопросам (док. ДК/СЕС 20/22).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

**по проекту Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора
на Дунае**

(Принято на пленарном заседании 2 февраля 1962 года)

Обсудив проект Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора на Дунае, Доклад совещания экспертов придунайских стран по санитарным вопросам, состоявшегося в июне 1961 года, а также доклад рабочей группы по указанным вопросам, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять Рекомендации по унификации правил санитарного надзора на Дунае (док. ДК/СЕС 20/34) с учётом поправок, внесённых на рабочей группе.
2. Рекомендовать придунайским странам в возможно короткий срок ввести в действие положения принятых Рекомендаций и проинформировать об этом Дунайскую Комиссию.
3. Включить в план работы Дунайской Комиссии на 1962 год издание указанных Рекомендаций.
4. Одобрить Доклад совещания экспертов придунайских стран по санитарным вопросам (док. ДК/СЕС 20/52).
5. Одобрить доклад рабочей группы по санитарным вопросам (док. ДК/СЕС 20/23).

ОРИЕНТИРОВОЧНАЯ ПОВЕСТКА
ДНЯ
XXI СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

(Приимта на пленарном заседании 7 февраля 1962 года)

1. Включить в ориентировочную повестку дня XXI сессии Комиссии следующие вопросы :
 1. Отчёт Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1962 год.
 2. Отчёт Директора аппарата об исполнении бюджета Комиссии за 1962 год.
 3. Технические вопросы :
 - a) проект Плана первого этапа основных работ (Работы первого периода 1961—1965 гг.) для участка Железных Ворот.
 - b) информация о сроке завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубины не менее 25 дм.
 4. Навигационные вопросы :
 - a) информация о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными администрациями ;
 - b) доклад совещания экспертов по навигационным вопросам ;
 5. Гидрометеорологические вопросы :
 - a) список синоптических и климатических станций для сбора данных о выпавших осадках в горных районах бассейна реки Дунай ;
 - b) доклад совещания экспертов по гидрометеорологическим и техническим вопросам.
 6. Статистические вопросы :
 - a) проект формуляра для сбора статистических сведений о пассажирских перевозках по Дунаю ;
 - b) информация о перспективном грузообороте на Дунае.
 7. Юридические вопросы :
 - a) доклад совещания экспертов по юридическим вопросам.
 8. План работы Дунайской Комиссии на 1963 год.
 9. Проект бюджета Дунайской Комиссии на 1963 год.
 10. Ориентировочная повестка дня и дата созыва XXII сессии Дунайской Комиссии.
 11. Разное.
- II. Созвать очередную XXI сессию Дунайской Комиссии в г. Будапеште 30 января 1963 года.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

по юридическим вопросам

(Принято на пленарном заседании 6 февраля 1962 года)

Обсудив Информацию аппарата Комиссии о разработке проекта унифицированных правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае, проект Соглашения между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии, доклад совещания экспертов по юридическим и навигационным вопросам в части, касающейся юридических вопросов, а также доклад рабочей группы по указанным вопросам, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Поручить аппарату Комиссии разработать предложения по унификации Правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае, с учётом мнений и позиций, высказанных делегациями на заседаниях рабочей группы, и представить их на рассмотрение совещания экспертов по юридическим вопросам.

2. Включить в план работы Дунайской Комиссии на 1962 год созыв совещания экспертов по юридическим вопросам, на котором рассмотреть вопрос о двухстороннем Соглашении.

3. Принять к сведению Доклад совещания экспертов при дунайских стран по юридическим и навигационным вопросам (док. ДК/СЕС 20/53).

4. Принять к сведению доклад рабочей группы по юридическим вопросам (док. ДК/СЕС 20/38).

ПЛА Н

РАБОТЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1962 ГОД

1. Собрать данные о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными администрациями и подготовить по этому вопросу информацию для XXI сессии Дунайской Комиссии.
2. Продолжать подготовку к изданию лоцманских карт р. Дунай. Собрать и обобщить замечания придунайских стран и специальных речных администраций по этому вопросу и представить этот материал на рассмотрение совещания экспертов по навигационным вопросам.
3. Приступить к сбору картографических материалов, составленных с учётом произошедших на местности изменений, для переиздания лоцманских карт участка реки Дунай от 1880 км (Девин) до 1433 км (Мохач) в масштабе 1 : 10 000.
4. Подготовить для переиздания типографским способом Лоцию реки Дунай (общий обзор).
5. Закончить сбор материалов для составления Лоции реки Дунай от 2379 км (порт Регенсбург) до 1880 км (Девин) и закончить составление этой части Лоции, включающей участок Дуная от 2379 км (порт Регенсбург) до 2201,77 км.
6. Подготовить и издать на ротаторе Описание фарватера, навигационных опасностей и знаков ограждения участка реки Дунай от 2379 км (порт Регенсбург) до 2201,77 км.
7. Разработать проект инструкции, касающейся практической установки знаков навигационной путевой обстановки на Дунае, и рассмотреть его на совещании экспертов по навигационным вопросам.
8. На основании полученных от придунайских стран сведений по применению световой аппаратуры на знаках навигационной путевой обстановки, подготовить соответствующую информацию и разослать придунайским странам и специальным речным администрациям.
9. Подготовить проект унификации видов и значений сигналов, применяемых на сигнальных станциях р. Дунай, и представить его на совещание экспертов по навигационным вопросам.
10. Провести с 5 по 8 сентября совещание экспертов по навигационным вопросам со следующей ориентировочной повесткой дня :
а) рассмотрение проекта инструкции, касающейся практической расстановки знаков навигационной путевой обстановки ;

b) рассмотрение проекта унификации видов и значений сигналов на сигнальных (семафорных) станциях на реке Дунай.

c) рассмотрение макета лоцманских карт в части содержания, технических условий, издания и условных обозначений и подготовка предложений по этим вопросам.

11. Начать сбор материалов, необходимых для определения низкого и высокого судоходного уровней воды на участке Дуная выше Девина за период, совпадающий с периодом принятого низкого судоходного и регуляционного уровня воды на участке Дуная Девин—Сулина.

12. На основе принятого формуляра паспорта переката на реке Дунай :

a) систематизировать данные за 1961 год ;

b) приступить к сбору и систематизации данных за 1962 год.

13. Объединить Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае и Дополнение к ним для всего судоходного участка Дуная от Регенсбурга до Сулины.

14. Собрать данные, касающиеся ледового режима на участке Дуная Регенсбург—Геппю, и начать разработку доклада о ледовом режиме в таком объёме, в каком он был разработан для всех участков Дуная Девин—Сулина, с учётом влияния на ледовый режим построенных и строящихся на этом участке гидроузлов.

15. По получении материалов о предполагаемых работах на участке Специальной Речной Администрации Железных Ворот (в течение 1961—1965 г. г.) обработать эти материалы, включить в проект Плана первого этапа основных работ и представить на рассмотрение XXI сессии Дунайской Комиссии проект Плана первого этапа основных работ (Работы первого периода 1961—1965 г. г.).

16. Продолжить сбор предложений, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубин не менее 25 дм, подготовить информацию по этому вопросу и представить её на рассмотрение XXI сессии Дунайской Комиссии.

17. По получении материалов от компетентных органов Федеративной Республики Германии по вопросу проработки увеличения габаритов судоходных пролётов отдельных мостов для участка реки Дунай выше шлюза Йохенштейн (2203,33 км), включить их в принятый проект Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае.

18. Составить, отредактировать и издать Гидрологический ежегодник реки Дунай за 1961 год.

19. Продолжать обработку полученных данных по первой главе Гидрологического справочника реки Дунай. Собрать материалы и начать составление второй и третьей глав Справочника.

20. Закончить сбор материалов о применяемых в придунайских странах методах составления краткосрочных прогнозов средних и минимальных уровней воды. На основе этих материалов подготовить предложения об унификации существующих способов оценок и форм выпуска краткосрочных прогнозов средних и минимальных уровней воды, которые рассмотреть на совещании экспертов по гидрометеорологическим вопросам.

21. Закончить сбор материалов по уточнению и дополнению списка синоптических и климатических станций для сбора данных о выпавших осадках в горных районах бассейна реки Дунай и, после рассмотрения этого списка на совещании экспертов по гидрометеорологическим вопросам, представить его на рассмотрение XXI сессии Дунайской Комиссии.

22. Собрать от придунайских стран сведения о составляемых в их странах штормовых предупреждениях о гидрометеорологических явлениях, опасных для судоходства на Дунае, и способах их доведения до судоводителей. Соответствующую информацию по этому вопросу представить на рассмотрение совещания экспертов по гидрометеорологическим вопросам.

23. Закончить сбор материалов по вопросу изучения методов измерения и вычисления расходов воды и твёрдого стока, подготовить по этому вопросу информацию и разослать её придунайским странам.

24. Собрать материалы о приведении к единой системе отметок нулей водомерных постов на румынско-болгарском (болгарско-румынском) участке Дуная и проинформировать об этом придунайские страны.

25. Продолжить составление и рассылку по телеграфу придунайским странам месячных прогнозов уровней воды на Дунае.

26. Провести с 15 по 20 октября совещание экспертов по гидрометеорологическим и техническим вопросам со следующей ориентировочной повесткой дня :

а) рассмотрение предложений по уточнению списка синоптических и климатических станций для сбора данных о выпавших осадках в горных районах бассейна реки Дунай и составление полного списка этих станций ;

б) разработка предложений по унификации способов оценок оправдываемости и форм выпуска краткосрочных прогнозов средних и минимальных уровней воды с учётом необходимости обеспечения нужд судоходства ;

с) обмен мнениями по вопросу составления штормовых предупреждений о гидрометеорологических явлениях, опасных для судоходства, и способах их доведения до судоводителей ;

д) обмен мнениями по вопросу установления перечня основных водомерных постов и периода наблюдений при определении низкого и высокого судоходного уровня воды на участке Дуная выше Девина ;

е) обмен мнениями по вопросу установления методики определения низкого и высокого судоходных уровней воды на основе расходов за период с 1924 по 1965 г. г. (исключая 1944 и 1945 г. г.) для всего судоходного участка Дуная от Регенсбурга до Сулины.

27. Составить и разослать придунайским странам и специальным речным администрациям методологические пособия по заполнению форм нового Вопросника для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии.

28. Подготовить к изданию, издать типографским способом и разослать придунайским странам и специальным речным администрациям бланки форм утверждённого сессией Вопросника по сбору сведений для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии.

29. Отредактировать и издать краткую статистическую классификацию грузов, перевозимых по Дунаю.

30. Подготовить к изданию Статистический справочник по Дунаю за десятилетний период (1950—1959 г. г.).

31. Изучить вопрос организации учёта пассажирских перевозок по Дунаю, разработать проект формуляра для сбора статистических сведений о пассажирских перевозках, согласовать его с компетентными органами придунайских стран и представить на утверждение очередной сессии.

32. На основе нового статистического Вопросника разработать и согласовать с компетентными органами проект макета Статистического ежегодника Дунайской Комиссии, который будет издаваться взамен существующего статистического бюллетеня.

33. Подготовить и издать Статистический бюллетень о грузообороте на Дунае за 1961 год.

34. Продолжать изучение методики организации статистического учёта в области грузооборота и судоходства по Дунаю. При наличии взаимной договорённости, организовать консультацию соответствующих статистических органов придунайских стран по вопросу представления сведений и заполнения форм нового статистического Вопросника Дунайской Комиссии.

35. Закончить составление и представить XXI сессии информацию о перспективном грузообороте на Дунае.

36. Подготовить проект унифицированных положений по вопросу пригодности судов для таможенного опломбирования.

37. Подготовить предложения по унификации правил расследования аварий на Дунае и представить их на рассмотрение совещания экспертов по юридическим вопросам.

38. Запросить мнение стран-участниц Конвенции о режиме судоходства на Дунае о возможности заключения многостороннего соглашения о правоспособности, привилегиях и иммунитетах Дунайской Комиссии между странами — участниками Конвенции 1948 г. и их замечания по этому соглашению, и разослать полученные мнения и замечания всем странам — участникам Конвенции.

39. Провести с 10 по 15 сентября совещание экспертов по юридическим вопросам со следующей ориентировочной повесткой дня :

а) рассмотрение предложений по унификации правил расследования аварий на Дунае ;

б) рассмотрение проекта двустороннего соглашения между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией ;

с) изучение вопроса о заключении многостороннего соглашения о правоспособности, привилегиях и иммунитетах Дунайской Комиссии между странами — участниками Конвенции 1948 г. о режиме судоходства на Дунае при условии согласия на заключение такого соглашения стран — участниц Конвенции.

40. Собрать информацию о введении в действие придунайскими странами положений Рекомендаций по унификации правил таможенного надзора на Дунае, принятых на XIX сессии Комиссии и, в частности, ст. 4 этих Рекомендаций.

41. Собрать и разослать всем странам — членам Дунайской Комиссии необходимые сведения о радиосвязи судов, плавающих на Дунае. Представить информацию по этому вопросу очередной сессии Дунайской Комиссии после её рассмотрения на совещании экспертов придунайских государств.

42. Подготовить и издать типографским способом :

- a) Протоколы XX сессии Дунайской Комиссии ;
- b) Рекомендации по унификации правил санитарного надзора на Дунае.

43. Издать на французском языке на ротаторе Описание фарватера, навигационных опасностей и знаков ограждения участка реки Дунай от 2201,77 км до 1880,26 км.

44. В течение 1962 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 экспертов по статистике 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) Международного Института по унификации частного права в Риме по вопросам унификации некоторых частей речного права ;
- h) Всемирной метеорологической организации ;
- i) других международных организаций, а также в совещаниях, проводимых придунайскими странами по вопросам, касающимся судоходства на Дунае.

45. Продолжать поддерживать связь, обмениваться материалами и, при наличии взаимной согласованности, проводить посещения научно-исследовательских и проектных учреждений придунайских и других стран, занимающихся изучением отдельных проблем по навигационным, гидротехническим, гидрометеорологическим, статистическим и юридическим вопросам, представляющим интерес для дунайского судоходства.

46. Подготовить план работы и проект бюджета Комиссии на 1963 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

По вопросу о единой системе радиосвязи для судов, плавающих по Дунаю

(Принято на пленарном заседании 6 февраля 1962 г.)

Рассмотрев вопрос о единой системе радиосвязи для судов, плавающих по Дунаю, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Включить в план работы Дунайской Комиссии на 1962 год пункт в следующей редакции:

«Собрать и разослать всем странам — членам Дунайской Комиссии необходимые сведения о радиосвязи судов, плавающих на Дунае. Представить информацию по этому вопросу очередной сессии Дунайской Комиссии после её рассмотрения на совещании экспертов придунайских государств».

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

о назначении Заведующего отделом корреспонденции, изданий и архивов

(Принято на пленарном заседании 7 февраля 1962 года)

На основании писем Представителя Союза Советских Социалистических Республик в Дунайской Комиссии № 202 от 17/I—1962 г. и № 201 от 17/I—1962 г., XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Освободить от занимаемой должности Заведующего отделом корреспонденции, изданий и архивов Секретариата Дунайской Комиссии гражданина СССР г-на МАКЕЕВА Анатолия Адамовича, в связи с переходом на другую работу.
2. Назначить на должность Заведующего отделом корреспонденции, изданий и архивов Секретариата Дунайской Комиссии гражданина СССР г-на ЕГОРОВА Константина Фёдоровича.

П О С Т А Н О В Л Е Н И Е
ДВАДЦАТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
по проекту бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год

(Принято на пленарном заседании 7 февраля 1962 года)

Обсудив проект бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год, а также доклад рабочей группы по финансовым вопросам, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить бюджет Дунайской Комиссии на 1962 год по приходной части в сумме 4 606 868 форинтов и по расходной части в сумме 4 606 868 форинтов согласно документу ДК/СЕС 20/41.

В соответствии со статьей 10 Конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае, установить взнос на покрытие расходов по содержанию Комиссии в 1962 году в сумме 590 000 форинтов от каждого государства—члена Дунайской Комиссии.

В целях планомерного финансирования мероприятий Комиссии рекомендовать государствам-членам Дунайской Комиссии вносить в бюджет, в начале каждого квартала, одну четверть их ежегодного взноса.

2. Увеличить с 1 февраля 1962 года должностной оклад кассира-бухгалтера на 500 форинтов в месяц, в связи с чем внести соответствующие исправления в документ ДК/СЕС 19/43 «Должностные оклады штатных сотрудников аппарата Дунайской Комиссии».

3. Переходящий остаток по балансу на 1 января 1962 года в сумме 435 868 форинтов и предполагаемые прочие поступления в сумме 41 000 форинтов зачислить в бюджет Дунайской Комиссии на 1962 год.

4. Одобрить доклад рабочей группы по финансовым вопросам (док. ДК/СЕС 20/42). Поручить аппарату внести исправления в проект Бюджета и Смету расходов на 1962 год, в соответствии с замечаниями и предложениями, отмеченными в докладах рабочей группы по финансовым вопросам (док. ДК/СЕС 20/15 и ДК/СЕС 20/42).

ПРИЛОЖЕНИЕ II
ДОКЛАДЫ РАБОЧИХ ГРУПП

Д О К Л А Д

рабочей группы по финансовым вопросам

Рабочая группа по финансовым вопросам, созданная в соответствии со ст. ст. 49 и 50 Правил процедуры, провела свои заседания 22 и 23 января 1962 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации	— г-н Занетти
Болгарской делегации	— г-н Симеонов
	г-н Коужухаров
	г-н Трифонов
	г-н Царвуланов
Венгерской делегации	— г-н Такач
Румынской делегации	— г-н Нас
Советской делегации	— г-н Ангел
	— г-н Капикраян
	г-н Егоров
	г-н Ивлев
Чехословацкой делегации	— г-н Кисел
Югославской делегации	— г-н Сталио

В заседаниях рабочей группы также приняли участие сотрудники аппарата Комиссии г-да Русу, Брба, Паунович, Фекете, Радонич, Бабич, Садовников.

По предложению советской делегации председателем рабочей группы был избран г-н Сталио — заместитель Представителя Федеративной Народной Республики Югославии.

Рабочая группа рассмотрела финансовый отчёт об исполнении бюджета Комиссии за 1961 год (док. ДК/СЕС 20/12 с приложениями №№ 1 и 2) и обсудила его по всем статьям приходной и расходной частей.

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

Эта группа экспертов в составе господ Сталио, Трифона, Царвуланова, Такач, Нас, Егорова, Ивлева, Кисел изучила и обсудила следующие статьи расходной части бюджета :

I/1 — Зарплата, III/4 — Наём помещений, III/11 — Содержание и ремонт автотранспорта, IV/4 и 5 — Командировки и перемещения сотрудников, V — Издание материалов Комиссии, VI — Проведение и обслуживание сессии, X — Медицинское обслуживание, XI — Представительские, премиальные и непредвиденные расходы, XII — Культфонд.

Ознакомившись с кассовым журналом Бухгалтерии, группа экспертов не сочла необходимым производить детальную проверку основных документов.

Рассмотрев финансовый отчёт об исполнении бюджета Комиссии за 1961 год, рабочая группа констатирует, что расходование средств производилось в соответствии с их целевым назначением.

Переходящий остаток на 1 января 1962 года составил 435 868,67 форинтов.

Этот остаток образовался в связи с поступлением предварительных взносов придунайских стран, с не получениям счетов от типографии до конца отчётного года за издание материалов Дунайской Комиссии и экономии по отдельным статьям бюджета.

В ходе дискуссии на рабочей группе были высказаны следующие замечания и пожелания:

По статье I/1 «Заработная плата» было отмечено, что по существующей форме бюджета расходы на выплату заработной платы штатным сотрудникам аппарата и внештатному персоналу отражены в общей сумме, что затрудняет определение фактических расходов на содержание внештатного персонала. В связи с этим рабочая группа считает целесообразным учесть это замечание в 1962 бюджетном году.

По статье III/4 «Наём помещений» было установлено, что в 1961 году в неё были включены расходы по оплате гаража в сумме 900 фт., в связи с чем рабочая группа рекомендует аппарату Комиссии внести исправления в отчёт об исполнении бюджета за 1961 год и отразить указанные расходы в § 11 этой же статьи «Содержание и ремонт автотранспорта.»

По статье IV/4 рабочая группа считает, что расходы в сумме 10 215 фт., связанные с оплатой автотранспорта при перемещении сотрудников в новые квартиры, следует отразить в § 5 этой статьи.

По статье V, как и в предыдущие годы, имеется значительный остаток неиспользованных средств, что вызывает искусственное увеличение переходящего остатка на новый бюджетный год. Рабочая группа, заслушав по этому вопросу объяснение Директора аппарата Комиссии, приняла его к сведению и считала целесообразным, чтобы аппарат Комиссии изыскал возможности сокращения сроков издания материалов Комиссии.

Рабочая группа считает целесообразным, чтобы в дальнейшем Бухгалтерия Комиссии параллельно с существующим учётом в формах отражала бы в отчёте об исполнении бюджета также расходы, производимые по отдельным статьям в конвертируемой валюте.

Рабочая группа по финансовым вопросам, отмечая хорошее состояние бухгалтерского учёта и достигнутую экономию средств, рекомендует и в дальнейшем бережно расходовать выделенные средства в соответствии с их целевым назначением.

На основании вышеизложенного рабочая группа вносит на рассмотрение XX сессии следующий проект постановления об исполнении бюджета Комиссии за 1961 год:

«Рассмотрев и обсудив финансовый отчёт об исполнении бюджета Дунайской Комиссии за 1961 год, а также доклад рабочей группы по финансовым вопросам, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить финансовый отчёт об исполнении бюджета и баланс Дунайской Комиссии по состоянию на 1 января 1962 года:

Актив	—	445 262 форинта
Пассив	—	445 262 форинта,

согласно приложению № I к док. ДК/СЕС 20/12.

2. Остаток средств по бюджету за 1961 год в сумме 435 868,67 форинтов зачислить в счет бюджета на 1962 год.

3. Утвердить доклад рабочей группы по финансовым вопросам — ДК/СЕС 20/15».

Д О К Л А Д

рабочей группы по Отчёту Директора аппарата Дунайской Комиссии о выполнении плана работы Комиссии за 1961 год

Рабочая группа, созданная в соответствии со статьей 14 Правил процедуры Дунайской Комиссии и решением XX сессии, принятым на пленарном заседании 24 января 1962 года, провела свои заседания 25 и 29 января 1962 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от:

Австрийской делегации	— г-н Шлаффер
Болгарской делегации	— г-н Мюллнер
Венгерской делегации	— г-н Симеонов
	г-н Кожухаров
	г-н Царвуланов
	г-н Трифонов
	— г-н Чути
	г-н Добош
	г-жа Бенкё
	— г-н Дмитру
	г-н Нае
	г-н Ангел
	г-н Матэеску
	г-н Ангелуца
Советской делегации	— г-н Егоров
	г-н Ивлев
	г-н Лабутов
Чехословацкой делегации	— г-н Сватек
	г-н Клима
	г-н Кисел
	г-н Кинцел
Югославской делегации	— г-н Сталио
	г-н Петрович
	г-н Брукнер
	г-жа Роглич
Речной Администрации Железных Ворот	— г-н Стоян
Министерства транспорта Федератив- ной Республики Германии	г-н Попович
	г-жа фон Коенин
	г-н Добмайер

Кроме того, в заседаниях рабочей группы пришли участие сотрудники аппарата Дунайской Комиссии г-да Русу, Паунович, Фекете, Врба, Макеев, Кишов, Садовников, Николов, Таращук, Бабич, Мэнеску, Кубица, Шрейбер, Вольфцеттель.

Заседания рабочей группы проходили под председательством г-на Сватека — заместителя Представителя Чехословацкой Социалистической Республики в Дунайской Комиссии.

Рабочая группа обсудила по пунктам Отчёт Директора аппарата Комиссии о выполнении плана работы за 1961 год — док. ДК/СЕС 20/5 с дополнениями № 1 и 2.

В результате дискуссии рабочая группа констатировала, что план работы Дунайской Комиссии за 1961 год выполнен и отметила, что аппарат Комиссии в 1961 году проводил свою работу в соответствии с планом и решениями XIX сессии Комиссии и успешно справлялся с поставленными перед ними задачами.

Рабочая группа констатировала хорошее качество разработанной аппаратом Комиссии документации, а также отметила, что аппарат Комиссии при выполнении плана работы стремился максимально использовать имеющиеся у него возможности.

В ходе обсуждения по пунктам Отчёта Директора, были высказаны следующие пожелания и предложения:

1. *По пункту 2 Отчета* было уточнено, что указанный в этом пункте срок завершения Румынией первого этапа основных работ к 1970 году относится только к румынскому участку Дуная. Что касается совместного румынского—болгарского участка Дуная, то этот срок должен быть в 1962 году согласован с болгарскими компетентными органами и после чего ответ в кратчайший срок будет направлен аппарату Комиссии.

Кроме того, рабочая группа решила исключить первое предложение из 3-го абзаца, касающееся мнения аппарата о возможности завершения срока первого этапа основных работ на Дунае.

Рабочая группа пришла к сведению заявление делегации Югославии о направлении аппарату Комиссии материалов, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубин в 25 дм.

2. *По пункту 3 Отчёта*, в соответствии с дополнением № 1 к Отчёту, было решено изложить абзац 3 в следующей редакции:

«От Австрии, в соответствии с принятым паспортом переката, получены данные, касающиеся двух перекатов и общие данные по остальным перекатам.

От Федеративной Республики Германии получен ответ, в котором указывается, что на её участке Дуная имеются постоянные перекаты, глубины на которых известны».

Делегация Югославии информировала рабочую группу о том, что в течение 1962 года югославские компетентные органы начнут посыпать аппарату Комиссии данные, характеризующие перекаты реки Дунай на югославском участке.

Рабочая группа констатировала, что отсутствие полных данных по перекатам затрудняло их систематизацию в 1961 году. В связи с этим была выражена просьба, чтобы компетентные органы придунайских стран по возможности прислали эти недостающие данные в 1962 году.

3. По пункту 5 рабочая группа считала необходимым внести в § 2 следующие исправления: слова «был разослан всем придунайским странам и специальным речным администрациям в декабре месяце 1961 года» заменить словами «был раздан на XX сессии Комиссии».

4. По пункту 8 было решено третий абзац изложить в следующей редакции:

«Макет вместе с образцом карты, подготовленные аппаратом Комиссии, были разосланы всем придунайским странам и специальным речным администрациям для того, чтобы компетентные органы, после обобщения их замечаний по разработанному макету и образцу карты, используя единый метод, могли своевременно подготовить картографический материал для своих участков Дуная».

5. По пункту 9 рабочая группа приняла к сведению сообщение делегации Югославии о том, что югославские компетентные органы направили аппарату Комиссии материалы по общему обзору линии р. Дунай.

6. По пункту 13 было уточнено, что материалы не получены только от Администрации Железных Ворот.

Рабочая группа приняла к сведению заявление представителя Администрации Железных Ворот о том, что его организация имеет только один световой аппарат навигационной путевой обстановки, в связи с чем Администрация не направила аппарату Комиссии описание этой конструкции.

7. По пункту 14 рабочая группа решила изложить текст, касающийся сроков введения Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае в точном соответствии с текстом постановления по этому вопросу XIX сессии Комиссии.

8. По пункту 20 было решено, второй абзац изложить в следующей редакции:

«Из анализа полученных материалов видно, что в Советском Союзе и Чехословакии уже оборудованы места и ёмкости для слива отбросов нефтепродуктов и смеси их с водой с судов, плавающих по Дунаю. Компетентные органы остальных придунайских стран рассматривают возможности создания в будущем указанных мест и ёмкостей».

9. По пункту 25 рабочая группа приняла к сведению заявление делегации Болгарии о том, что болгарские компетентные органы в 1961 году направили аппарату Комиссии информацию по вопросу приведения к единой системе отметок пульс водомерных постов на совместном болгарско-румынском участке Дуная.

Кроме того, делегации Болгарии и Румынии сообщили, что в течение 1962 года их компетентные органы смогут направить аппарату Комиссии результаты работы, проделанной в этой области.

10. По пункту 34 рабочая группа согласилась с мнением, изложенным в Отчёте, о том, что в настоящее время нецелесообразно издавать II часть Сборника законоположений о судоходстве на Дунае — Портовые правила основных дунайских портов, в связи с пересмотром этих правил в ряде придунайских стран. После получения информации о введении в придунайских странах новых портовых правил, аппарат Комиссии предложит вернуться к данному вопросу.

11. По пункту 35 рабочая группа считала целесообразным, чтобы аппарат Комиссии разработал проект унифицированных положений по вопросу пригодности судов к таможенному опломбированию, который после его рассмотрения на совещании экспертов, мог бы быть представлен одной из очередных сессий Комиссии.

При этом рабочая группа подчеркнула, что аппарат Комиссии, при подготовке указанного проекта, не должен входить в технические детали, касающиеся конструкции судов.

12. По пункту 36 рабочая группа согласилась с мнением аппарата Комиссии о целесообразности отложить дальнейшее изучение вопроса унификации таможенных правил, применяемых при перевозке пассажиров на Дунае.

13. Рабочая группа считала необходимым, чтобы при окончательной редакции Отчёта в пункты 21 и 34 было включено упоминание о материалах, полученных аппаратом Комиссии до 31 декабря 1961 года, указанных в дополнении № 2 к Отчёту. Тем самым дополнения 1 и 2 к Отчёту будут учтены в самом тексте Отчёта.

14. Остальные пункты Отчёта Директора не были обсуждены по существу поскольку они будут рассматриваться соответствующими рабочими группами на настоящей сессии.

15. Учитывая, что несвоевременное получение материалов от придунайских стран и специальных речных администраций затрудняет выполнение плана работы Комиссии, рабочая группа считала необходимым, чтобы материалы и документация направлялись аппарату своевременно и на одном из официальных языков. В случае, если компетентные органы не могут вовремя направить аппарату запрашиваемые материалы, то желательно, чтобы они своевременно информировали об этом аппарат Комиссии.

В свою очередь рабочая группа рекомендовала аппарату Комиссии при установлении сроков направления материалов учитывать возможности компетентных органов придунайских стран.

В результате обсуждения Отчёта Директора аппарата Комиссии, рабочая группа предлагает следующий проект постановления XX сессии Дунайской Комиссии:

«1. Принять к сведению Отчёт Директора аппарата Комиссии о выполнении плана работы Комиссии за 1961 год — док. ДК/СЕС 20/5 с внесёнными в него дополнениями и изменениями и одобрить деятельность аппарата Комиссии по выполнению этого плана.

2. Утвердить доклад рабочей группы по Отчёту Директора аппарата о выполнении плана работы Комиссии за 1962 год — док. ДК/СЕС 20/18».

Д О К Л А Д
рабочей группы по техническим вопросам

Рабочая группа, образованная в соответствии со статьёй 14 Правил процедуры и решением XX сессии Дунайской Комиссии, принятым на пленарном заседании 24 января 1962 года, провела свои заседания 25, 26 и 29 января 1962 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации	— г-н Шлаффер
	г-н Мюльнер
	г-н Баэрл
Болгарской делегации	— г-н Симеонов
	г-н Кожухаров
	г-н Трифонов
Венгерской делегации	— г-н Якуш
	г-н Добош
	г-жа Бенкё
Румынской делегации	— г-н Думитру
	г-н Матэеску
	г-н Ангелуца
Советской делегации	— г-н Ивлев
	г-н Егоров
	г-н Лабутов
Чехословацкой делегации	— г-н Сватек
	г-н Кисел
	г-н Кинцел
Югославской делегации	— г-н Сталио
	г-н Миланкович
	г-н Петрович
	г-н Брукнер
	г-жа Роглич
Речной Администрации Железных Ворот	— г-н Стоян
Министерства транспорта Федератив- ной Республики Германии	— г-н Попович
Объединения Рейнских Торговых Палат	— г-жа фон Коенишер
	— г-н Добмайер
	— г-жа ван дер Шальк

В заседаниях рабочей группы приняли участие также сотрудники аппарата Комиссии г-да Русу, Фекете, Паунович, Макеев, Тарапчик, Садовников, Шрейбер, Янкович, Антош, Кипов.

По предложению заместителя Представителя Румынской Народной Республики в ДК г-на Думитру, председателем рабочей группы был избран г-н Ивлев — советник делегации Советского Союза.

Рабочая группа рассмотрела и обсудила пункт 3-а повестки дня — проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.) — док. ДК/СЕС 20/1, пункт 3-б повестки дня — Информация о сроке завершения первого этапа основных работ на Дунае (док. ДК/СЕС 20/9) и пункт 3-с повестки дня — Проект дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае (док. ДК/СЕС 20/4).

По пункту 3-а повестки дня — проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.)

В ходе обсуждения по разделам проекта Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.) в него было внесено ряд уточнений и поправок следующего содержания :

Глава I — «Общая характеристика»

1. Было уточнено, что продолжение берега за счёт естественных наносов в сторону моря в дельте Дуная достигает в среднем 50—80 м в год.

2. В таблицу № 7, раздела III (Существующие условия судоходства на Дунае) для участка реки Бездан — Винце внесены данные о минимальной глубине на перекатах в 15 дм, наблюдавшиеся 19/X-1958 г. за период 1946—1960 гг.

3. В разделе III (Существующие условия судоходства на Дунае) предпоследний абзац изложен в новой редакции : «Следует отметить, что дальнейшее увеличение габаритов фарватера на остальных участках Дуная, не будет иметь какого-либо практического значения для международного судоходства без осуществления необходимых крупных гидротехнических работ на участке Железных Ворот».

4. В разделе IV (Перспективы улучшения условий судоходства) в части рекомендаций габаритов судоходных пролетов мостов для Верхнего Дуная деление по участкам изменено : вместо участка от Регенсбурга до Кахлет, принят участок «Регенсбург—устье реки Инн» и соответственно ниже, вместо Кахлет—Вена, принят участок «устье реки Инн—Вена».

5. В разделе IV (Перспективы улучшения условий судоходства) на стр. 22, в абзаце втором сверху исключен текст, начинающийся со слов : «Обеспечение рекомендуемых габаритов».

6. По разделу VII (Использование вод Дуная в целях получения гидроэнергии и улучшения условий судоходства) на стр. 29 шестой и седьмой абзацы сверху исключены.

Кроме этого, в ходе обсуждения в главу I — «Общая характеристика» были внесены отдельные замечания и уточнения редакционного характера.

Глава II — План первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.)

1. В разделе «А» (подпункт «а») «Краткая характеристика» начало 5-го абзаца изложено в новой редакции: «После постройки портов в Пассау и Регенсбурге...» и далее по тексту.

2. В разделе «С» чехословацко-австрийский, чехословацкий и чехословацко-венгерский участки Дуная (1880,26—1708 км) в подпункте «б» 1-й абзац изложен в следующей редакции:

«1. Обеспечить по всему участку минимальную глубину фарватера 20 дм. Прибрежные государства: Австрийская Республика, Чехословацкая Социалистическая Республика и Венгерская Народная Республика предусматривают увеличение глубины фарватера на этом участке выше Геную до 23 дм, а ниже Геную — 25 дм».

В соответствии с этим в таблицу № 16 (пункт 1) этого раздела внесены данные о глубинах в 23 дм.

3. В разделе «Е», из подпункта «б»/1 исключен конец фразы, начиная со слов: «в плане работ на первый период» и т. д. по тексту.

4. Из таблицы № 25, раздела «F», югославско-румынский, румынско-болгарский и румынский участки Дуная (931—170 км) пункты 3 и 4 исключены, так как эти данные отражены в таблице № 24.

При обсуждении в целом проекта Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.) рабочая группа отметила, что в представленном на рассмотрение проекте Плана первого этапа основных работ на Дунае включены планы работ, проектируемые на участках реки Дунай Австрийской Республикой и Федеративной Республикой Германии (Работы первого периода 1961—1965 г. г.), а также в нем уточнены проектируемые габариты фарватера на совместных венгерско-чехословацком и румынско-болгарском участках Дуная.

В связи с тем, что в проекте Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.), из-за непредставления Комиссии Специальной Речной Администрацией Железных Ворот, отсутствует план работ, проектируемых на этом участке Дуная за период 1961—1965 г. г., рабочая группа вновь сочла необходимым, чтобы Администрация ускорила направление в Комиссию упомянутого плана.

Рабочая группа приняла к сведению заявление представителей Речной Администрации Железных Ворот о том, что Администрация в кратчайший срок представит в Комиссию план проектируемых работ на участке Железных Ворот (Работы первого периода 1961—1965 г. г.).

Рабочая группа сочла оправданным рассмотреть на своем заседании при обсуждении пункта 3 «с» повестки дня XX сессии Дунайской Комиссии письмо Специальной Речной Администрации Железных Ворот по вопросу проектируемых габаритов фарватера на участке Железных Ворот.

В заключение рабочая группа считала целесообразным, чтобы аппарат Комиссии внес в проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.) изменения редакционного характера и уточнения, касающиеся положения (километраж) отдельных пунктов.

Исходя из вышеизложенного, рабочая группа вносит на рассмотрение XX сессии следующий проект постановления Дунайской Комиссии по пункту З «а» повестки дня:

«Обсудив проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.), XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Одобрить План первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.) — док. ДК/СЕС 20/1, составленный на основе данных, представленных всеми придунайскими странами и Специальной Речной Администрацией Низовьев Дуная с учетом замечаний и предложений, внесенных на рабочей группе.

2. Обратить внимание Специальной Речной Администрации Железных Ворот на то, что с её стороны до настоящего времени не представлен Комиссии проект плана работ, проектируемых на участке Железных Ворот (Работы первого периода 1961—1965 г. г.).

3. Принять к сведению заявление представителей Специальной Речной Администрации Железных Ворот о том, что с их стороны в ближайшее время Комиссии будет представлен план проектируемых работ на данном участке (Работы первого периода 1961—1965 г. г.), который представить на рассмотрение XXI сессии Дунайской Комиссии.

4. Рекомендовать придунайским странам и специальной Речной Администрации Низовьев Дуная при планировании и проведении гидротехнических и регуляционных работ по улучшению условий судоходства руководствоваться одобренным Планом первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.).

5. Утвердить доклад рабочей группы по техническим вопросам в части рассмотрения пункта З «а» повестки дня — проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 г. г.) — док. ДК/СЕС 20/1.

По пункту З-б повестки дня — Информация о сроке завершения первого этапа основных работ на Дунае

По этому вопросу рабочая группа рассмотрела информацию аппарата Комиссии о предложениях придунайских стран, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубин не менее 25 дм (док. ДК/СЕС 20/9) и приняла к сведению.

Рабочая группа также приняла к сведению заявления делегаций Народной Республики Болгарии, Чехословацкой Социалистической Республики, Федеративной Народной Республики Югославии и представителей Специальной Речной Администрации Железных Ворот, что вопрос о сроке завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубин не менее 25 дм на совместном чехословацко-

венгерском, югославском, Железных Ворот и совместном румынско-болгарском участках Дуная находится в стадии проработки, по окончании которой необходимые сведения будут направлены аппарату Комиссии.

Исходя из вышеизложенного, рабочая группа вносит на рассмотрение XX сессии Дунайской Комиссии следующий проект постановления по пункту 3 «б» повестки дня:

«Рассмотрев информацию о предложениях придунайских стран, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубин не менее 25 дм, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Признать к сведению Информацию аппарата Комиссии о предложениях придунайских стран, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубин не менее 25 дм (док. ДК/СЕС 20/9).

2. Поручить аппарату Комиссии продолжать сбор предложений, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубин не менее 25 дм, и информацию по этому вопросу представить на рассмотрение XXI сессии Дунайской Комиссии.

3. Утвердить доклад рабочей группы по техническим вопросам в части рассмотрения пункта 3 «б» повестки дня — «Информация о сроке завершения первого этапа основных работ на Дунае».

По пункту 3-е повестки дня — Проект дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае

В ходе обсуждения по разделам проекта Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае (док. ДК/СЕС 20/4), в него было внесено ряд уточнений и поправок следующего содержания:

В раздел «Введение» проекта Дополнения к Рекомендациям включено указание о том, что все габариты, касающиеся участка реки Дунай выше Девина, будут относиться к высокому и низкому судоходному уровню воды, вычисленному за период, совпадающий с периодом, принятым для судоходных уровней воды для участка реки ниже Девина. Эти уровни воды будут вычислены с той же обеспеченностью, а именно в 1% для высокого судоходного уровня и в 94% для низкого судоходного уровня.

По главе I — «Рекомендуемые габариты фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае»

1. В разделе «А» (§ II) — «минимальная ширина фарватера» — деление по участкам изменено: вместо участка «Регенсбург—Кахлет» принят участок «Регенсбург—устье реки Ини» и соответственно ниже, вместо «Кахлет—Вена» принят участок «устье реки Ини—Вена».

В этом же разделе (§ II) подпункты «а» и «б» пункта 1 русского текста изложены в новой редакции: а) «На участках с односторонним движением»; б) «на участках с двухсторонним движением».

Кроме того, после пункта 1 (§ II) дополнена фраза, относящаяся к подпунктам «а» и «б» — «с соответствующим расширением на излучинах».

2. В разделе «А» (§ II) — текст, касающийся второго этапа, изложен в следующей редакции: «II этап — после канализирования реки— а) на участках реки с легкоразмываемым дном — не менее 100 м ; б) на участках реки со скалистым дном — не менее 70 м.»

3. В разделе «А» (§ II), в пункт 4 включена фраза — «для первого периода (первого этапа) ширина фарватера — не менее 60 м.»

4. В разделе «В» — «Габариты судоходных пролётов мостов» (§ IV — Полезная ширина), после пункта 4 внесено примечание в следующей редакции: «При сооружении арочных мостов допускается по хорде арки полезная ширина, без уменьшения расстояния между устоями, не менее 80 м, а на участке реки ниже Браилы — не менее 120 м.»

5. В разделе «В», подпункт «б» пункта 2 и ссылка на него в части полезной ширины судоходных пролётов арочных мостов не менее 75 и 45, 65 и 40 м — исключены.

6. В разделе «С» — «Габариты шлюзов» (§ VI — Ориентировочные минимальные размеры шлюзов) указанная величина минимальной глубины на порогах в 3,5 м изменена на 4,0 м, и внесено примечание следующего содержания: «В исключительных случаях на участке Регенсбург — Вена глубина на порогах может снижаться до 3,5 м.»

Кроме того, в этом же разделе исключён абзац, касающийся разделения камеры на две части путём устройства смежных ворот.

7. В разделе «В» — «Габариты судоходных пролётов мостов» в конце § V, п. 4 внесено примечание в следующей редакции: «Если на этом участке будет необходима переброска воздушных линий через русло реки, минимальная высота пролёта этих линий не должна быть ниже свободной высоты пролётов мостов, находящихся на этом участке.»

Что касается главы II — «Обоснование рекомендуемых габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на участке Дуная выше Девинна», то в неё были внесены только исправления и уточнения, отвечающие принятым поправкам в главе I — «Рекомендуемые, габариты фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае».

В процессе обсуждения в целом проекта Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае, рабочая группа отметила, что, учитывая принятый габарит полезной высоты судоходных пролётов мостов на австрийском участке реки Дунай выше Вены в 8,0 м, желательно, чтобы немецкие компетентные органы по возможности пересмотрели установленную минимальную высоту судоходных пролётов мостов реки выше шлюза Иохенштейн (2203,33 км) в 6,4 м в сторону увеличения её до 8,0 м.

Рабочая группа приняла к сведению заявление экспертов Федеративной Республики Германии о том, что они представят на обсуждение своих компетентных органов вопрос о возможности увеличения

полезной высоты судоходных пролётов отдельных мостов на указанном выше участке и результаты сообщат аппарату Комиссии.

Рабочая группа также приняла к сведению заявление экспертов Федеративной Республики Германии о том, что их компетентные органы будут стремиться, при постройке новых шлюзов на участке Регенсбург—Йохенштейн, достичь глубины на порогах в 4,0 м.

На основании вышеприведенного, рабочая группа предлагает следующий проект постановления XX сессии Дунайской Комиссии:

Обсудив проект Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае (док. ДК/СЕС 20/4), XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

«1. Утвердить проект Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае с учётом дополнений и замечаний, внесённых на рабочей группе (док. ДК/СЕС 20/4).

2. Рекомендовать придунайским странам Верхнего Дуная и специальным речным администрациям при разработке своих планов работ по улучшению судоходства, проектов строительства гидротехнических и других сооружений на Дунае руководствоваться принятыми Рекомендациями.

3. Поручить аппарату Комиссии по получении материалов от компетентных органов ФРГ по вопросу проработки увеличения габаритов судоходных пролётов отдельных мостов для участка реки Дунай выше шлюза Йохенштейн (2203,33 км) включить их в принятый проект дополнений к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае.

4. Поручить аппарату Комиссии объединить Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае и Дополнения к ним.

5. Принять к сведению, что Специальная речная Администрация Железных Ворот в ближайшее время направит Комиссии материалы о габарите фарватера (минимальная ширина), касающиеся работ первого этапа.

7. Утвердить доклад рабочей группы по техническим вопросам в части рассмотрения пункта З «с» повестки дня — «Проект Дополнения к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае».

Д О К Л А Д

рабочей группы по гидрометеорологическим вопросам

Рабочая группа, образованная в соответствии со статьей 14 Правил процедуры и решением XX сессии Дунайской Комиссии, принятым на пленарном заседании 24 января 1962 года, провела свои заседания 29 и 31 января 1962 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации	— г-н Глазел
Болгарской делегации	— г-н Симеонов
Венгерской делегации	— г-н Коужхаров
Румынской делегации	— г-н Сестай
Советской делегации	— г-н Якуш
Чехословацкой делегации	— г-жка Велеши
Югославской делегации	— г-н Думитру
Специальной Речной Администрации Железных Ворот	— г-н Матэеску
Всемирной Метеорологической Организации	— г-н Черкавский
Министерства транспорта Федеративной Республики Германии	— г-н Егоров
Объединения Рейнских Торговых Палат	— г-н Ивлев
	— г-н Кинцел
	— г-н Глубоцки
	— г-н Сталио
	— г-н Милашкович
	— г-н Тошич
	— г-н Стоян
	— г-н Милюков
	— г-жка фон Коеппен
	— г-н Добмайер
	— г-жка ван дер Шальк

В заседаниях рабочей группы приняли участие также сотрудники аппарата Комиссии г-да Русу, Фекете, Николов, Тарапчик, Рапаич.

По предложению заместителя Представителя Народной Республики Болгарии г-на Симеонова председателем рабочей группы был избран г-н Сестай — эксперт делегации Венгерской Народной Республики.

Рабочая группа рассмотрела и обсудила пункт 5-а повестки дня — Список синоптических и климатических станций в бассейне Дуная (док. ДК/СЕС 20/3), пункт 5-б повестки дня — Предложения по приведению к единой системе отметок нулей водомерных постов на пограничных участках реки Дунай (док. ДК/СЕС 20/11) и пункт 5-в повестки дня — Доклад о проверке по высоте принятого низкого судоходного и регуляционного уровня воды (док. ДК/СЕС 20/2).

По пункту 5-а повестки дня — Список синоптических и климатических станций в бассейне Дуная (док. ДК/СЕС 20/3)

В ходе рассмотрения списка синоптических и климатических станций в бассейне Дуная было предложено, чтобы аппарат Комиссии продолжал работу по уточнению и дополнению списка синоптических и климатических станций для сбора данных о выпавших осадках в горных районах бассейна реки Дунай и представил его на рассмотрение совещания экспертов по гидрометеорологическим вопросам в 1962 году.

Кроме того, рабочая группа считала целесообразным, чтобы аппарат Комиссии при подготовке списка синоптических и климатических станций для рассмотрения на совещании экспертов, обобщил информацию придунайских стран о плотности сети синоптических и климатических станций по отдельным высотным районам в бассейнах главнейших притоков реки Дунай (Ини, Драва, Тисса, Сава, В. Морава) и подготовил информацию по этому вопросу, которую представил на совещание экспертов.

Одновременно было высказано пожелание, чтобы аппарат Дунайской Комиссии в дальнейшем изучил вопрос об оптимальной сети синоптических и климатических станций в бассейне Дуная, необходимых для составления гидрологических прогнозов.

По пункту 5-б повестки дня — Предложения по приведению к единой системе отметок нулей водомерных постов на пограничных участках реки Дунай (док. ДК/СЕС 20/11)

Рабочая группа заслушала информацию аппарата Дунайской Комиссии по вопросу о приведении к единой системе отметок нулей водомерных постов на пограничных участках реки Дунай и, принимая во внимание, что на заседании смешанной румынско-болгарской (болгарско-румынской) комиссии в 1961 году было принято решение о том, что на пограничном участке реки Дунай, от устья реки Тимок до порта Силистра, высотные отметки нулей водомерных постов будут увязаны, на основе «0» Чёрного моря по водомерному посту Сулина, признала целесообразным, чтобы аппарат Дунайской Комиссии в 1962 году собрал материалы о приведении к единой системе отметок нулей водомерных постов на румынско-болгарском участке Дуная и проинформировал об этом придунайские страны.

По пункту 5-с повестки дня — Доклад о проверке по высоте припятого низкого судоходного и регуляционного уровня воды (док. ДК/СЕС 20/2)

Рабочая группа рассмотрела доклад аппарата Комиссии о результатах сравнения отметок низкого судоходного и регуляционного уровня воды по 24 основным водомерным постам на реке Дунай, вычисленным за 25-ти и 35-ти летний периоды и, принимая во внимание, что разница между отметками низкого судоходного и регуляционного уровня, вычисленного за 35-ти летний период, и отметками, вычисленными за 25-ти летний период, составляет в среднем ± 6 см, считала возможным оставить в силе отметки низкого судоходного и регуляционного уровня воды, принятые в Рекомендациях.

В связи с тем, что в соответствии с § 16 Рекомендаций по установлению единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае, одобренных XIV сессией Комиссии, низкий судоходный и регуляционный уровень воды следует определять по расходам воды. Рабочая группа считала необходимым, чтобы компетентные органы придунайских стран продолжили регуляризацию измерения расхода воды на своих участках реки Дунай и по мере возможности, чаще в период, когда уровни будут близки к низкому судоходному и регуляционному уровню.

Рабочая группа предложила, чтобы в дальнейшем не составлялись месячные гидрометеорологические бюллетени, поскольку материалы, помещаемые в них, публикуются в Гидрологических ежегодниках, которые издаются Комиссией и рассыпаются всем придунайским странам.

Рабочая группа рассмотрела предложение Представителя Венгерской Народной Республики в Дунайской Комиссии по вопросу прогнозов сильных ветров на Дунае и признала целесообразным, чтобы аппарат Комиссии собрал от дунайских стран сведения о составлении в их странах штормовых предупреждений, о гидрометеорологических явлениях, опасных для судоходства и сведения о способах их доведения до судов, плавающих на Дунае. На основании этих материалов аппарат сможет составить информацию, которую следует рассмотреть на совещании экспертов в 1962 году.

Рабочая группа заслушала краткую информацию представителя Всемирной Метеорологической Организации г-на Милюкова о деятельности ВМО в области гидрометеорологии. Он сообщил, в частности, что Первая сессия Технической Комиссии по Гидрологической Метеорологии, состоявшаяся в г. Вашингтоне в 1961 г., признала целесообразным изучить существующий порядок оперативного обмена данными, необходимыми для составления гидрологических прогнозов по международным рекам. Рабочая группа с интересом отметила, что Техническая Комиссия ВМО особо подчеркнула желательность изучения опыта международного обмена такими данными в бассейне Дуная, и что Исполнительный Комитет ВМО дал в связи с этим директиву Секретариату ВМО установить тесное сотрудничество с Дунайской Комиссией.

В заключение г-н Милюков высказал пожелание, чтобы аппарат Дунайской Комиссии направлял Всемирной Метеорологической

Организации материалы о составе сети синоптических и климатических станций, а также все другие материалы по гидрологии и метеорологии, публикуемые Дунайской Комиссией.

Имея в виду, что в рамках Всемирной Метеорологической Организации проводятся научные совещания по вопросам гидрологии и метеорологии, рабочая группа признала целесообразным, чтобы аппарат Дунайской Комиссии поддерживал постоянную связь с Всемирной Метеорологической Организацией также по этим вопросам и информировал бы придунайские страны о получаемых материалах научных совещаний по гидрометеорологическим вопросам.

Исходя из вышеизложенного, рабочая группа вносит на рассмотрение XX сессии Дунайской Комиссии следующий проект Постановления по пункту 5 повестки дня:

«1. Поручить аппарату Дунайской Комиссии:

a) продолжить работу по уточнению и дополнению списка синоптических и климатических станций для сбора данных о выпавших осадках в горных районах бассейна реки Дунай и после рассмотрения этого списка на совещании экспертов по гидрометеорологическим вопросам, представить его на рассмотрение XXI сессии Дунайской Комиссии.

b) в течение 1962 года собрать материалы о приведении к единой системе отметок нулей водомерных постов на румынско-болгарском (болгарско-румынском) участке Дуная и проинформировать об этом придунайские страны.

2. До пересмотра в 1966 г. отметок низкого судоходного и регуляционного уровня, оставить в силе отметки низкого судоходного и регуляционного уровня, принятые в Рекомендациях по установлению единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае.

3. Поручить аппарату Дунайской Комиссии в 1962 г. собрать от придунайских стран сведения о составляемых в их странах штормовых предупреждениях о гидрометеорологических явлениях, опасных для судоходства на Дунае, и способах их доведения до судоводителей. Соответствующую информацию по этому вопросу представить на рассмотрение совещания экспертов по гидрометеорологическим вопросам.

4. Рекомендовать придунайским странам представить в первом полугодии 1962 г. аппарату Комиссии сведения о составляемых в их странах штормовых предупреждениях, о гидрометеорологических явлениях, опасных для судоходства на Дунае, и способах их доведения до судоводителей.

5. Начиная с 1962 года не издавать месячные гидрометеорологические бюллетени.

6. Утвердить Доклад рабочей группы по гидрометеорологическим вопросам (док. ДК/СЕС 20/20).

Д О К Л А Д

рабочей группы по навигационным вопросам

Рабочая группа по навигационным вопросам, образованная в соответствии со статьей 14 Правил процедуры и решением XX сессии, принятым на пленарном заседании 24 января 1962 года, провела свои заседания 27 и 31 января 1962 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации	— г-и Шлаффер г-и Мюллнер г-и Баэрл
Болгарской делегации	— г-и Симеонов г-и Кожухаров г-и Царвуланов г-и Трифонов
Венгерской делегации	— г-и Якуш г-и Добоши г-и Чутти г-жа Бенкё
Румынской делегации	— г-и Думитру г-и Ангел г-и Матэеску г-и Ангелуца
Советской делегации	— г-и Капикраян г-и Егоров г-и Ивлев г-и Лабутов г-жа Никифорова
Чехословацкой делегации	— г-и Сватек г-и Кисел г-и Клима
Югославской делегации	— г-и Сталио г-и Петрович г-и Брукнер г-и Миланович г-жа Роглич
Речной Администрации Железных Ворот Министерства транспорта Федератив- ной Республики Германии	— г-и Стоян г-и Попович — г-жа фон Коеппен г-и Добмайер г-и фон дер Шуленбург

В заседаниях рабочей группы принимали участие также сотрудники аппарата Комиссии г-да Русу, Фекете, Макеев, Кинов, Тарапчик, Николов, Кубица, Вольфцеттель.

По предложению г-на Дмитрия, заместителя представителя Румынской Народной Республики в Дунайской Комиссии, председателем рабочей группы был избран г-н Шлаффер — советник делегации Австрийской Республики.

Рабочая группа обсудила пункт 4-а повестки дня — Информация о разработке предложений о возможной унификации и сокращении количества действующих судовых документов, предусмотренных статьей 12 Основных положений о плавании по Дунаю, пункт 4-б повестки дня — Проект дополнения к Правилам речного надзора на Дунае в части установления единобразного отличительного огня для судов речного надзора (док. ДК/СЕС 20/13), пункт 4-с повестки дня — Информация о содержании судоходного фарватера реки Дунай при дунайскими странами и специальными речными администрациями (док. ДК/СЕС 20/8).

Кроме этих пунктов, были рассмотрены дополнительно следующие вопросы :

- издание и переиздание лоцманских карт по участкам р. Дунай ;
- разработка предложений по инструкции, касающейся практической расстановки знаков навигационной путевой обстановки на Дунае ;
- подготовка проекта унификации видов и значений сигналов, применяемых на сигнальных (семафорных) станциях на р. Дунай.

По пункту 4-а рабочей группе были представлены на рассмотрение часть II Доклада совещания экспертов по юридическим и навигационным вопросам — Разработка предложений о возможной унификации и сокращении числа действующих судовых документов (док. ДК/СЕС 20/53) и приложение № 4 к этому документу — Проект статьи 12 Основных положений о плавании по Дунаю.

За основу обсуждения по этому вопросу был принят проект новой статьи 12 Основных положений о плавании по Дунаю, в котором содержится перечень судовых документов, необходимых при международном плавании по Дунаю.

В результате обсуждения рабочая группа одобрила представленный проект новой ст. 12 без изменений и считала возможным представить его на рассмотрение пленарного заседания.

Учитывая вышеприведенное, рабочая группа вносит на рассмотрение XX сессии Дунайской Комиссии следующий проект постановления по данному вопросу :

«1. Изменить ст. 12 Основных положений о плавании по Дунаю, изложив её в следующей редакции :

«Статья 12

§ I. Все суда при международном плавании по Дунаю, за исключением морских и малых судов, должны иметь следующие документы:

1. Судовое удостоверение.
2. Мерительное свидетельство.

3. Судовой журнал для буксиров и самоходных судов.

4. Судовую роль (список лиц судового экипажа с представлением дипломов или удостоверений, дающих судоводителям право на судоходство, а механикам — право управления механизмами).

5. Документы, вытекающие из международных конвенций и касающиеся судоходства, в том числе Свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и радиотелеграфный журнал на судах, имеющих судовую радиостанцию и др.

§ II. Суда из категории «малых» (см. § 5 Приложения) при международном плавании должны иметь:

1. Судовое удостоверение.

2. Судовую роль.

Примечание: Для спортивных катеров и лодок достаточно разрешение на плавание, выданное национальными органами.

§ III. Кроме указанных выше документов, обязательных при международном плавании, компетентные органы государств для своих судов могут предписывать и другие документы».

2. Рекомендовать придунайским странам и специальным речным администрациям в возможно короткий срок ввести в действие перечисленные документы и информировать Дунайскую Комиссию о дате их внедрения.

3. Утвердить доклад рабочей группы в части, касающейся рассмотрения пункта 4-а повестки дня (док. ДК/СЕС 20/21).»

По пункту 4-б рабочей группе был представлен проект дополнения к Правилам речного надзора на Дунае в части установления единого образного отличительного огня для судов речного надзора (док. ДК/СЕС 20/13), подготовленный аппаратом Комиссии.

В ходе обсуждения указанного проекта, рабочая группа отметила целесообразность установления для судов речного надзора, при исполнении ими в ночное время служебных функций, мерцающего синего огня. Также было высказано мнение о возможности несения этого огня судами речного надзора и в дневное время.

В заключение рабочая группа приняла следующую редакцию проекта статьи 5 Правил речного надзора на Дунае:

«Суда, выделенные для несения речного надзора, должны иметь на обоих бортах, в носовой части, отличительный единобразный знак, согласно описанию (Приложение).

Суда речного надзора несут национальный флаг и вымпел белого цвета с изображением в средней его части вышеупомянутого отличительного знака.

Суда речного надзора, при выполнении своих служебных функций, ночью также несут мерцающий синий огонь, видимый со всех точек горизонта».

В результате обсуждения рабочая группа рекомендовала пленарному заседанию следующий проект Постановления по данному вопросу повестки дня :

«1. Внести в статью 5 Правил речного надзора на Дунае следующее дополнение :

«Суда речного надзора, при выполнении своих служебных функций, ночью также несут мерцающий синий огонь, видимый со всех точек горизонта».

2. Рекомендовать придунайским странам ввести в действие в возможно короткий срок принятое дополнение для своих судов речного надзора и проинформировать об этом Комиссию.

3. Утвердить доклад рабочей группы в части, касающейся пункта 4-б повестки дня (док. ДК/СЕС 20/21)».

По пункту 4-с рабочей группе была представлена Информация о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными администрациями (док. ДК/СЕС 20/8), разработанная аппаратом Дунайской Комиссии.

Рабочая группа, рассмотрев указанную информацию, внесла в неё некоторые уточнения и рекомендовала пленарному заседанию следующий проект постановления по этому вопросу :

«1. Принять к сведению Информацию аппарата Дунайской Комиссии о содержании судоходного фарватера р. Дунай по состоянию с 1 апреля 1960 г. по 1 апреля 1961 г. (док. ДК/СЕС 20/8).

2. Утвердить доклад рабочей группы в части, касающейся пункта 4-с повестки дня (док. ДК/СЕС 20/21).

По вопросу издания и переиздания лоцманских карт по участкам р. Дунай рабочая группа высказала следующие пожелания и предложения :

1. Продолжить подготовку к изданию лоцманских карт реки Дунай.

2. Для успешного выполнения этой задачи желательно, чтобы соответствующие компетентные органы придунайских стран до 1 мая 1962 года направили аппарату Дунайской Комиссии свои замечания по макету содержания, техническим условиям издания лоцманских карт и условным обозначениям, высланным аппаратом Комиссии придунайским странам.

3. На совещании экспертов по навигационным вопросам обсудить макет, условные обозначения и другие вопросы, связанные с изданием лоцманских карт.

4. Приступить к сбору картографических материалов для переиздания лоцманских карт участка р. Дунай от Девина до Мохача в масштабе 1 : 10 000.

Рабочая группа, после краткой информации аппарата Комиссии, рассмотрела вопрос о разработке предложений (инструкции), касающихся способа расстановки знаков навигационной путевой обстановки на Дунае и высказала мнение о том, чтобы эти предложения были обсуждены на совещании экспертов по навигационным вопросам.

По вопросу подготовки проекта унификации видов и значений сигналов, применяемых на сигнальных станциях на реке Дунай, аппаратом была сделана информация, на основе которой состоялся обмен мнениями по дальнейшей разработке данной проблемы.

В ходе обсуждения рабочая группа высказала согласие с предложением аппарата о проведении унификации видов и значений сигналов, применяемых на сигнальных станциях на р. Дунай и считала её весьма полезной.

В результате обсуждения рабочая группа высказала следующие пожелания и предложения по данному вопросу:

1. Унификация должна охватывать все виды применяемых сигналов для всех участков р. Дунай, с учётом преимущественного использования световых сигналов.
2. Унифицированные сигналы должны обеспечивать их хорошую видимость и распознаваемость днём и ночью.
3. Унификация должна способствовать увеличению пропускной способности на трудных, с точки зрения судоходства, участках Дуная и участках с односторонним движением.
4. Унификацию видов и значений сигналов, применяемых на сигнальных станциях, следует рассмотреть на совещании группы экспертов при дунайских стран и специальных речных администраций по навигационным вопросам.

Д О К Л А Д
рабочей группы по статистическим вопросам

Рабочая группа, образованная в соответствии со статьёй 14 Правил процедуры и решением XX сессии Дунайской Комиссии, принятым на пленарном заседании 24 января 1962 года, провела свои заседания 30 января и 1 февраля 1962 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации	— г-и Фукс г-и Занетти
Болгарской делегации	— г-и Симеонов г-и Кожухаров
Венгерской делегации	— г-и Трифонов г-и Маны Сабо г-жа Велеши
Румынской делегации	— г-и Думитру г-и Матэеску
Советской делегации	— г-и Лабутов
Чехословацкой делегации	— г-и Сватек г-и Кисел
Югославской делегации	— г-и Станио г-и Станич г-и Петрович
Речной Администрации Железных Ворот	— г-и Стоян г-и Попович
Министерства транспорта Федератив- ной Республики Германии	— г-н фон дер Шулленбург
Объединения Рейнских Торговых палат	— г-жа ван дер Шальк

В заседаниях рабочей группы приняли участие также сотрудники аппарата Комиссии г-да Русу, Фекете, Садовников, Коции, Йович.

По предложению делегации Австрийской Республики, председателем рабочей группы был избран г-и Симеонов — заместитель Представителя Народной Республики Болгарии в Дунайской Комиссии.

Рабочая группа рассмотрела и обсудила пункт 6-а повестки дня — Проект краткой классификации грузов, перевозимых по Дунаю (док. СЭ—1961/I, приложение № 4), пункт 6-б повестки дня — Проект нового вопросника для статистического бюллетеня Дунайской Комиссии (док. СЭ—1961/I, приложение № 5) и пункт 6-с — Доклад совещания экспертов по статистическим вопросам (док. ДК/СЕС 20/5I).

По пункту 6-а повестки дня — Проект краткой классификации грузов, перевозимых по Дунаю

Рабочая группа обсудила представленный проект краткой классификации грузов, перевозимых по Дунаю (док. СЭ—1961/I, приложение № 4), и рекомендовала его для утверждения XX сессии Дунайской Комиссии.

Рабочая группа приняла к сведению заявления делегаций Австрийской Республики и Федеративной Народной Республики Югославии, а также представителя Министерства транспорта Федеративной Республики Германии о том, что в их странах принята классификация товаров по форме ЕЭК ООН.

В связи с этим они просили аппарат Комиссии согласиться с представлением сведений по форме классификации ЕЭК ООН с тем, чтобы аппарат производил соответствующую группировку применительно к классификации Дунайской Комиссии.

Эти страны будут стремиться, в пределах возможного, чтобы впоследствии представлять в аппарат Комиссии статистические сведения в соответствии с классификацией грузов, применяемой в Дунайской Комиссии.

По пункту 6-б повестки дня — Проект нового вопросника для статистического бюллетеня Дунайской Комиссии

В ходе обсуждения проекта вопросника для сбора статистических сведений о грузообороте на Дунае и проекта терминологии и определений к нему (док. СЭ—1961/I, приложения № 5 и № 6), рабочая группа сочла возможным представить его на утверждение XX сессии со следующими дополнениями и уточнениями :

По форме № 1. Дополнить форму № 1 графой «Количество грузов, перевозимых по Дунаю сквозным транзитом».

Формы №№ 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 8 приняты без изменений.

Рабочая группа сочла целесообразным дополнить вопросник формой № 9 «Сведения о наличии флота на Дунае», разработанной и одобренной на совещании экспертов придунайских стран по статистическим вопросам в июне 1961 года (док. СЭ—1961/I, приложение № 3).

Рабочая группа одобрила представленный проект терминологии и определений к вопроснику для сбора статистических сведений о грузообороте на Дунае с исключением из него термина «дунайский флот» (пункт 10, глава I), а также считала целесообразным, по мере накопления фактического материала, продолжать работу над уточнением и расширением терминологии и определений, применительно к новому вопроснику.

Рабочая группа пришла к мнению, что статистические сведения, отражающие перевозки грузов по Дунаю, с 1 января 1962 года будут представляться придунайскими странами и специальными речными администрациями в аппарат Комиссии по новому вопроснику.

По пункту 6-е повестки дня — Доклад совещания экспертов по статистическим вопросам

Рабочая группа обсудила Доклад совещания экспертов придунайских стран и специальных речных администраций по статистическим вопросам, состоявшегося с 12 по 16 июня 1961 года (док. СЭ—1961/I) и сочла возможным представить его для утверждения сессии.

Рабочая группа рассмотрела пункты проекта плана работы Дунайской Комиссии на 1962 год, касающиеся статистических вопросов, и признала целесообразным, чтобы все эти пункты были включены в план работы Комиссии на 1962 год.

В ходе дискуссии по плану работы делегация Федеративной Народной Республики Югославии задала вопрос Директору аппарата Комиссии о формах сотрудничества между Дунайской Комиссией и компетентными органами придунайских стран и специальными речными администрациями по вопросам статистики.

После разъяснения Директора по данному вопросу, югославская делегация предложила, чтобы рабочая группа отразила в своём докладе и обратила внимание сессии на желательность более тесных контактов между аппаратом Дунайской Комиссии и компетентными органами придунайских стран и специальными речными администрациями в самых широких формах.

Делегация Румынской Народной Республики подчеркнула необходимость в том, чтобы аппарат Комиссии разработал и разослал придунайским странам и специальным речным администрациям методологическое пособие по заполнению форм нового вопросника, что в значительной мере облегчит их работу.

Рабочая группа согласилась с предложениями югославской и румынской делегаций и сочла необходимым отразить это в своём докладе.

Исходя из вышеприведенного, рабочая группа предлагает следующий проект постановления XX сессии Дунайской Комиссии:

«Заслушав и обсудив доклад рабочей группы по статистическим вопросам, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Классификацию грузов для статистического бюллетеня Дунайской Комиссии и рекомендовать придунайским странам применять её при представлении статистических сведений в аппарат Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 20/35).

2. Утвердить Вопросник для сбора статистических сведений о грузообороте на Дунае, а также терминологию и определения к нему, с учётом поправок и дополнений, внесённых на рабочей группе (док. ДК/СЕС 20/36).

Рекомендовать придунайским странам и специальным речным администрациям статистические сведения, отражающие грузооборот по Дунаю, с 1 января 1962 года представлять в Дунайскую Комиссию по новому вопроснику.

3. Одобрить доклад совещания экспертов по статистическим вопросам (док. ДК/СЕС 20/51).

4. Утвердить доклад рабочей группы по статистическим вопросам (док. ДК/СЕС 20/22).»

Д О К Л А Д

рабочей группы по санитарным вопросам

Рабочая группа, образованная в соответствии со статьёй 14 Правил процедуры Дунайской Комиссии и решением XX сессии, принятым на пленарном заседании 24 января 1962 года, провела свои заседания 30 января и 1 февраля 1962 года.

На заседаниях рабочей группы приняли участие от:

Австрийской делегации	— г-н Штробль
Болгарской делегации	— г-н Шлаффер
Венгерской делегации	— г-н Царвуланов
	— г-н Юба
	— г-н Хорват
	— г-н Катаи
Румынской делегации	— г-н Нае
Советской делегации	— г-н Ангел
Чехословацкой делегации	— г-жа Пыпина
Югославской делегации	— г-н Егоров
	— г-н Клима
	— г-н Гайдук
	— г-н Миланкович
	— г-н Петрович Д.
Министерства транспорта Федеративной Республики Германии	— г-н Брукнер
	— г-жа фон Коеппен
	— г-н Кох

В заседаниях рабочей группы также приняли участие сотрудники аппарата Дунайской Комиссии г-да Русу, Паунович, Макеев, Мэнеску.

Заседание рабочей группы проходило под председательством г-на Петровича — эксперта делегации Федеративной Народной Республики Югославии.

Рабочая группа обсудила проект Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора на Дунае, разработанный совещанием экспертов по санитарным вопросам, состоявшимся в июне 1961 года (док. СЭ—1961/2, приложение № 2), а также поправки, предложенные к этому проекту Всемирной Организацией Здравоохранения (ВОЗ) — письмо № 14/394/3 от 3 августа 1961 года и поправки, предложенные Представителем Австрии в письме от 10 января 1962 года.

Предложение ВОЗ, заменить на стр. 3 проекта Рекомендаций, примечание внизу страницы, две последние строки словами : «...и изменён VIII, IX и XIII Всемирными Ассамблеями Здравоохранения в 1955, 1956 и 1960 гг.» было принято.

Также было принято предложение ВОЗ о замене текста на стр. 9, статья 15, § 4/с проекта следующим текстом :

«Лица, имеющие действительное удостоверение о вакцинации против холеры, могут быть подвергнуты наблюдению, но не изоляции. Удостоверение годно в течение 6-ти месяцев, считая с 6-го дня после первого введения вакцины ; в случае новой инъекции, полученной до истечения этого периода, годность удостоверения продлевается на следующие 6 месяцев, считая со дня новой инъекции».

По предложению делегации Советского Союза, рабочая группа решила включить в доклад положение о том, что каждое придунайское государство может оставить за собой право применять соответствующие меры в каждом конкретном случае.

По предложению Всемирной Организации Здравоохранения во французском тексте (стр. 11), в статье 16, § «с» слова «au moins trois ans» были заменены терминами «depuis moins de trois ans».

Было согласовано, что международное удостоверение о вакцинации должно быть составлено на французском и английском языках. Кроме того, по желанию, могут быть добавлены другие языки.

При обсуждении предложения Австрии, рабочая группа согласовала статью 3 проекта в следующей редакции :

«Все суда, прибывающие из-за границы, должны останавливаться в пограничных портах для производства санитарного осмотра. Кроме того, морские суда должны поднимать на фок-мачте днём жёлтый флаг по Международному своду сигналов. В ночное время флаг заменяется одним оранжевым огнём на фок-мачте, видимым со всех направлений.

Если на речном или на морском судне имеется случай заболевания карантинной болезнью (чума, холера, оспа, жёлтая лихорадка, сыпной тиф и возвратный тиф) или, если речное или морское судно прибывает с заражённой территории, оно должно поднять чёрно-жёлтый флаг по Международному своду сигналов. В ночное время флаг заменяется двумя оранжевыми огнями, расположенными один под другим на фок-мачте и видимыми со всех направлений.

Капитаны обязаны предупредить ближайший порт на пути их следования, используя для этой цели все средства, имеющиеся в их распоряжении.

После производства санитарного осмотра и по получении соответствующего санитарного свидетельства, капитан речного или морского судна даёт распоряжение о спуске карантинного флага или оранжевого огня».

По предложению делегации Румынии, из статьи 9, § 3 проекта термин «явные» был исключён.

Учитывая, что декларация, которую должен представить капитан, относится к судоходству на Дунае, рабочая группа сочла целесообразным изменить название приложения I следующим образом : «Санитарная декларация» и внести соответствующие исправления в текст.

В таблице, прилагаемой к указанной санитарной декларации, примечание второе, было согласовано в следующей редакции:

«Указать, находится ли ещё большой на судне или высажен или, если он умер, похоронен (указать название порта) или труп его спущен в море».

Кроме того, в проект Рекомендаций были внесены некоторые поправки редакционного характера.

В результате обсуждения рабочая группа предлагает XX сессии Дунайской Комиссии следующий проект постановления по пункту 8 повестки дня:

«1. Принять Рекомендации по унификации правил санитарного надзора на Дунае (док. ДК/СЕС 20/34) с учётом поправок, внесённых на рабочей группе.

2. Рекомендовать придунайским странам в возможно короткий срок ввести в действие положения принятых Рекомендаций и проинформировать об этом Дунайскую Комиссию.

3. Включить в план работы Дунайской Комиссии на 1962 год издание указанных Рекомендаций.

4. Одобрить Доклад совещания экспертов придунайских стран по санитарным вопросам (док. ДК/СЕС 20/52).

5. Одобрить доклад рабочей группы по санитарным вопросам (док. ДК/СЕС 20/23).»

Д О К Л А Д

рабочей группы по юридическим вопросам

Рабочая группа по юридическим вопросам, образованная в соответствии со статьей 14 Правил процедуры и решением XX сессии Дунайской Комиссии, принятым на пленарном заседании 24 января 1962 года, провела свои заседания 31 января, 2, 3 и 5 февраля 1962 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации	— г-и Фрёлих г-и Шлаффер г-и Занетти г-и Циглер
Болгарской делегации	— г-и Царвуланов г-и Трифонов
Венгерской делегации	— г-и Якуш г-и Такач г-и Чуты г-жа Велеши г-и Тот г-и Еленик г-и Тенгерди
Румынской делегации	— г-и Наэ г-и Ангел г-жа Никифорова
Советской делегации	— г-и Егоров г-и Лабутов г-и Лаптев г-и Ивлев
Чехословацкой делегации	— г-и Сватек г-и Клима г-и Кисел
Югославской делегации	— г-и Сталино г-и Миланович г-и Брукнер г-жа Роглич г-и Петрович
Речной Администрации Железных Ворот	— г-и Стоян г-и Попович

Министерства транспорта Федеративной Республики Германии	— г-жа фон Коеппен г-и фон дер Шулленбург г-и Добмайер
Секретариата Европейской Экономи- ческой Комиссии ООН	— г-и Куперус
Объединения Рейнских Торговых палат	— г-жа ван дер Шальк

В заседаниях рабочей группы приняли участие также сотрудники аппарата г-да Русу, Паунович, Макеев, Мэнеску.

Заседания рабочей группы проходили под председательством г-на Нас — советника делегации Румынской Народной Республики.

Рабочая группа на своих заседаниях обсудила пункт 7-а повестки дня — Информация о разработке проекта унифицированных правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае, пункт 7-б повестки дня — Проект Соглашения между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии и пункт 7-с повестки дня — Доклад о совещании экспертов по юридическим и навигационным вопросам в части, касающейся юридических вопросов этого доклада.

По пункту 7-а — Информация о разработке проекта унифицированных правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае

Рабочая группа обсудила по пунктам проект Принципов унификации правил по расследованию аварий, согласованный на совещании экспертов по юридическим и навигационным вопросам, состоявшемся в сентябре 1961 года (док. СЭ—1961/3, приложение № 3).

В результате обсуждения этого проекта Принципов, рабочая группа одобрила разделы I, II в следующей редакции :

Раздел I. «Целью расследования аварий является установление, имелось ли нарушение правил судоходства, причём определяются :

- a) обстоятельства, при которых произошёл аварийный случай ;*
- b) причины аварийного случая ;*
- c) последствия аварийного случая ;*

d) кроме того, целью расследования аварий является установление мероприятий, необходимых для предупреждения подобных аварийных случаев в будущем».

Раздел II. «Органами, которые обязаны расследовать аварийные случаи, являются капитаны портов придунайских государств или соответствующие органы речного надзора, которые выполняют функции органов предварительного расследования. Капитаны портов или соответствующие органы речного надзора могут по просьбе заинтересованных сторон расследовать данную аварию с участием представителей сторон».

По разделу III проекта Принципов рабочая группа считала целесообразным продолжить изучение положений, изложенных в этом разделе, на основе предложений, которые разработает аппарат Комис-

ции в нескольких вариантах с учётом мнений и позиций, высказанных на заседаниях рабочей группы.

По разделу IV проекта Принципов рабочая группа согласилась с положениями, изложенными в проекте этого раздела, имея в виду, что уточнение отдельных формулировок и пунктов будет произведено впоследствии.

В результате обсуждения рабочая группа считала целесообразным, чтобы в 1962 году было созвано совещание экспертов, на котором было бы продолжено обсуждение вопроса расследования аварий на базе предложений, которые разработает аппарат Комиссии.

В связи с этим рабочая группа приняла к сведению заявление Директора аппарата Комиссии о том, что аппарат постараётся в возможно короткий срок подготовить проект указанных предложений и разослать его придунайским странам.

По пункту 7-б повестки дня — Проект Соглашения между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии

В начале обсуждения этого пункта, председатель рабочей группы обратил внимание на письмо заместителя Представителя СССР в Дунайской Комиссии, к которому был приложен проект многостороннего соглашения о правоспособности, привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии, представленного на настоящей сессии через аппарат Комиссии представителям всех стран.

Делегация Советского Союза в своём выступлении аргументировала необходимость заключения такого многостороннего соглашения.

В связи с этим большинство делегаций высказалось мнение о целесообразности заключения многостороннего соглашения о правоспособности, привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии, как это принято в других международных организациях.

Делегации Югославии и Австрии заявили, что в настоящее время они не могут обсуждать данный вопрос на рабочей группе, поскольку он не включён в повестку дня сессии.

Рабочая группа рассмотрела по статьям проект Соглашения о правоспособности, привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии, представленный делегацией Венгерской Народной Республики и высказала по этому проекту следующие предложения и замечания:

По статье II — Имущество, требования и документы

Было высказано мнение о целесообразности рассмотреть более подробно эту статью в будущем, в частности, полнее отразить положения, относящиеся к месторасположению Дунайской Комиссии, её обслуживанию, охране и т. д.

При обсуждении этого вопроса делегация Югославии высказала мнение о том, что пункт 4 должен содержать положения, касающиеся имущества бывшей Международной Дунайской Комиссии, о котором говорится в пункте 5 Дополнительного протокола Конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае.

По статье IV — Представители государств-членов Комиссии

Рабочая группа согласилась заменить в пункте 1 слова «Члены Комиссии» словами «Представители государств-членов Комиссии» и в пункте 2 слова «при выполнении своих функций пользуются на территории Венгерской Народной Республики» словами о том, что «при пребывании в служебной командировке на территории Венгерской Народной Республики пользуются».

В подпункте «с» пункта 2 было предложено после слов «примуществами и» добавить слово «таможенными».

По пункту 3 статьи IV рабочая группа высказала мнение о том, что только государство — член Дунайской Комиссии может решить вопрос об отказе от иммунитета своего представителя.

По пункту 4 было высказано пожелание об исключении последней фразы «Эти положения обязательны для указанных лиц». Это же пожелание было высказано по статье V.

По статье V — Директор, его помощники и заведующие отделами и статье VI — Прочие сотрудники

Было предложено последовать практике других международных организаций и объединить эти две статьи в одну, назвав её «Должностные лица Комиссии» и тем самым установить две категории: представители государств-членов Комиссии и должностные лица.

Что касается иммунитета и привилегий, предоставляемых должностным лицам, было высказано пожелание составить список должностных лиц, пользующихся иммунитетом и привилегиями с учётом практики, существующей в других международных организациях.

В связи с этим рабочая группа считала целесообразным, чтобы компетентные органы Венгерской Народной Республики составили проект указанного списка с учётом принципов подобного соглашения, проконсультировав Дунайскую Комиссию.

По пункту 1 статьи V рабочая группа высказала сомнение в отношении предоставления заведующим отделами тех же иммунитетов и привилегий, какими пользуются главы дипломатических представительств, так как иммунитет и привилегии следует предоставлять с учётом принципа соответствующего ранга.

По этому пункту делегация Австрии считала целесообразным уточнить, распространяются или нет, предусматриваемые в этом пункте, иммунитет и привилегии на членов семьи сотрудника.

По пункту 3 статьи V было пожелание заменить слова «квалифицируются иностраницами», указав, что должностные лица приравниваются к сотрудникам дипломатических представительств соответствующих рангов.

Соответствующее изменение следует также внести в пункт 4 статьи IV.

По статье VII — делегация Австрии высказала мнение о том, что имеется противоречие между текстом этой статьи и преамбулой проекта Соглашения и статьей 16 Конвенции о режиме судоходства на Дунае в отношении привилегий и льгот гражданам Венгерской Народной Республики в Дунайской Комиссии.

По мнению австрийской делегации, целесообразно, в интересах Дунайской Комиссии, включить в статью VII два новых параграфа по вопросу иммунитета от судебного преследования в отношении действий, совершенных при исполнении служебных обязанностей, и освобождения от налогов.

В связи с этим рабочая группа высказала пожелание, чтобы в статье VII была учтена существующая международная практика.

Делегация Югославии высказала мнение, не представляя формального предложения, о целесообразности включения новой статьи VIII, после статьи VII, касающейся процедуры разрешения возможных разногласий, которые могут иметь место между договаривающимися сторонами по вопросу толкования и применения текста.

Рабочая группа считала целесообразным в 1962 году провести совещание экспертов по юридическим вопросам, на котором рассмотреть проект Соглашения о правоспособности, привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии.

При этом большинство делегаций предложило включить в предварительную повестку дня этого совещания рассмотрение вопроса о многостороннем соглашении в связи с проектом, представленным делегацией Советского Союза.

Делегации Югославии и Австрии не разделили это мнение и считали, что этот вопрос может решить только пленарное заседание.

В заключение делегация Венгрии заявила о том, что поскольку высказанные в ходе обсуждения замечания касаются существа проекта, венгерская делегация проинформирует Представителя Венгерской Народной Республики и компетентные органы о высказанных точках зрения и надеется, что будет найдено приемлемое решение.

По пункту 7-с—Доклад совещания экспертов по юридическим и навигационным вопросам

Рабочая группа обсудила Доклад совещания экспертов при дунайских стран по юридическим и навигационным вопросам (док. ДК/СЕС 20/53), состоявшегося с 20 по 30 сентября 1961 года в части, касающейся рассмотрения юридических вопросов.

Учитывая, что содержание доклада было рассмотрено при обсуждении пунктов 7-а и 7-б, рабочая группа решила принять указанный доклад и сведению.

В результате обсуждения пунктов 7-а, б и с рабочая группа рекомендует пленарному заседанию следующий проект постановления XX сессии по юридическим вопросам:

1. Поручить аппарату Комиссии разработать предложения по унификации Правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае, с учётом мнений и позиций, высказанных делегациями на заседаниях рабочей группы, и представить их на рассмотрение совещания экспертов по юридическим вопросам.

2. Включить в план работы Дунайской Комиссии на 1962 год созыв совещания экспертов по юридическим вопросам, на котором рассмотреть вопрос о двухстороннем Соглашении.

3. Принять к сведению Доклад совещания экспертов при дунайских стран по юридическим и навигационным вопросам (док. ДК/СЕС 20/53).

4. Принять к сведению доклад рабочей группы по юридическим вопросам (док. ДК/СЕС 20/38).

Д О К Л А Д

РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ФИНАНСОВЫМ ВОПРОСАМ Рассмотрение проекта Бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год

Рабочая группа по финансовым вопросам, образованная в соответствии со статьёй 14 Правил процедуры и решением XX сессии Дунайской Комиссии, принятым на пленарном заседании 24 января 1962 года, провела свои заседания 5 и 7 февраля 1962 года.

В заседаниях рабочей группы приняли участие от :

Австрийской делегации	— г-и Запетти
Болгарской делегации	— г-и Царвуланов
Венгерской делегации	— г-и Трифонов
Румынской делегации	— г-и Такач
Советской делегации	— г-и Тенгерди
Чехословацкой делегации	— г-и Думитру
Югославской делегации	— г-и Ангел
	— г-и Егоров
	— г-и Ивлев
	— г-и Сватек
	— г-и Кисел
	— г-и Сталио
	— г-и Петрович С.
	— г-жа Роглич

Кроме того, в заседаниях рабочей группы приняли участие сотрудники аппарата Комиссии г-да Русу, Брба, Паунович, Фекете, Садовников, Бабич, Радонич.

Заседания рабочей группы проходили под председательством г-на Сталио — заместителя Представителя Федеративной Народной Республики Югославии в Дунайской Комиссии.

Рабочая группа рассмотрела проект Бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год и заслушала объяснения Директора аппарата Дунайской Комиссии и его помощника по бухгалтерии в части обоснования приходной и расходной частей проекта Бюджета.

Рабочая группа констатировала, что в целом проект Бюджета составлен в соответствии с планом работы и задачами, поставленными перед аппаратом Комиссии на 1962 год.

В соответствии с рекомендациями, высказанными при обсуждении исполнения бюджета за 1961 год (док. ДК/СЕС 20/15), рабочая группа

признала целесообразным внести изменения в структуру статей первой и второй расходной части Бюджета, изложив их в следующей редакции :

- статья I «Заработка плата штатных сотрудников»;
- статья II «Заработка плата внештатного персонала с начислениями».

В связи с указанным изменением формы Бюджета, статья первая бюджета на 1962 год должна быть уменьшена на 396 000 форинтов, а статья вторая увеличена на эту же сумму.

Аналогичные изменения должны быть внесены и в смету расходов Дунайской Комиссии на 1962 год.

Рабочая группа нашла возможным уменьшить статью III «Хозяйственные расходы» на сумму 43 000 форинтов, за счёт сокращения расходов по наёму помещений.

В то же время рабочая группа признала целесообразным увеличить расходы на издание материалов Дунайской Комиссии на сумму 115 000 форинтов, а также расходы по статье на проведение и обслуживание сессий и совещаний на сумму 8868 форинтов.

Рабочая группа согласилась с предложением руководства Дунайской Комиссии о повышении оклада кассири-бухгалтеру на 500 форинтов в месяц.

Рабочая группа выразила пожелание, чтобы аппарат Комиссии откорректировал представленную Смету расходов на 1962 год в соответствии с сделанными замечаниями и исправлениями.

Рабочая группа высказалась, чтобы в интересах успешного исполнения бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год членские взносы переводились странами-членами Комиссии в соответствии с финансово-выми положениями страны места нахождения Комиссии через Национальный банк на основании правил перевода валюты.

На основании вышеизложенного рабочая группа вносит на рассмотрение XX сессии следующий проект постановления :

«Рассмотрев и обсудив проект бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год, а также доклад рабочей группы по финансовым вопросам, XX сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

1. Утвердить бюджет Дунайской Комиссии на 1962 год по приходной части в сумме 4 606 868 форинтов и по расходной части в сумме 4 606 868 форинтов согласно документу ДК/СЕС 20/41.

В соответствии со статьей 10 Конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае, установить взнос на покрытие расходов по содержанию Комиссии в 1962 году в сумме 590 000 форинтов от каждого государства-члена Дунайской Комиссии.

В целях планомерного финансирования мероприятий Комиссии рекомендовать государствам-членам Дунайской Комиссии вносить в бюджет, в начале каждого квартала, одну четверть их ежегодного взноса.

2. Увеличить с 1 февраля 1962 года должностной оклад кассира-бухгалтера на 500 форинтов в месяц, в связи с чем внести соответствующие исправления в документ ДК/СЕС 19/43 «Должностные оклады штатных сотрудников аппарата Дунайской Комиссии».

3. Переходящий остаток по балансу на 1 января 1962 года в сумме 435 868 форинтов и предполагаемые прочие поступления в сумме 41 000 форинтов зачислить в бюджет Дунайской Комиссии на 1962 год.

4. Одобрить доклад рабочей группы по финансовым вопросам (док. ДК/СЕС 20/42). Поручить аппарату внести исправления в проект Бюджета и Смету расходов на 1962 год, в соответствии с замечаниями и предложениями, отмеченными в докладах рабочей группы по финансовым вопросам (док. ДК/СЕС 20/15 и ДК/СЕС 20/42).»

ПРИЛОЖЕНИЕ III
УТВЕРЖДЕННЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Д О К Л А Д

о проверке по высоте принятого низкого судоходного и регуляционного уровня воды на судоходной части реки Дунай от устья реки Морава (1880,3 км) до порта Сулина (0 км)

Постановлением XIV сессии Дунайской Комиссии от 13 июня 1956 года был одобрен разработанный аппаратом Комиссии проект Рекомендаций по установлению единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае.

Одновременно с этим XIV сессия поручила аппарату Комиссии подготовить материалы по проверке низкого судоходного и регуляционного уровня воды, учитывая продолжительность расчетного ряда наблюдений за 35 лет, т. е. с 1924 по 1960 гг. (исключая 1944 и 1945 гг.).

Учитывая вышеизложенное, XIX сессия Дунайской Комиссии включила в план работы на 1961 год пункт, в соответствии с которым аппарату Комиссии было поручено произвести вычисление низкого судоходного и регуляционного уровня воды реки Дунай за 35-летний период для проверки по высоте принятого низкого судоходного и регуляционного уровня воды и представить соответствующий доклад XX сессии Комиссии (пункт 26 Плана работы).

Аппарат Комиссии начал выполнение этой задачи после получения и проверки гидрологических данных за 1960 год.

В качестве исходного материала были использованы:

1. Таблицы и графики, указанные в списке-приложении к Рекомендациям по установлению единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае.

2. Фиксированные отметки уровней воды, соответствующие низкому судоходному и регуляционному уровню воды по 24 основным водомерным постам, установленным на судоходной части реки Дунай от устья реки Морава (1880,3 км) по порта Сулина (0 км).

3. Данные о ежедневных уровнях воды и ледовых явлениях за 10-летний период (с 1951 по 1960 гг.), наблюдаемые по вышеуказанным водомерным постам.

Вычислительные работы выполнены при соблюдении принципов установления единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае. Они основываются на расчетах обеспеченности по 24 основным водомерным постам, установленным на судоходной части реки Дунай от устья реки Морава до порта Сулина.

В качестве расчетного периода принят 35-летний период, с 1924 по 1960 гг. (исключая 1944 и 1945 гг.).

В подсчет продолжительности года включены только дни, когда на реке отсутствовали ледовые явления, т. е. период физической навигации, не учитывая при этом перерыв менее полумесяца между очищением реки от льда и его появлением вновь.

В качестве никакого судоходного и регуляционного уровня воды принят уровень со средней обеспеченностью в 94% по установленным водомерным постам реки Дунай, указанным в Рекомендациях.

При расчете таблиц повторяемости и обеспеченности уровней воды принят интервал в 10 см.

Вычисление окончательных величин никакого судоходного и регуляционного уровня воды произведено путем интерполяции между 10-санитметровым интервалом, достигая тем самым средней точности в 1 см.

На основе указанной методики, ниже приводится сравнительная таблица, в которой даны фиксированные отметки уровней воды, соответствующие никакому судоходному и регуляционному уровню воды по 24 основным водомерным постам р. Дунай, определенных за 25-летний период (по Рекомендациям от 1956 г.) и за 35-летний период (по проверке, сделанной аппаратом Комиссии в 1961 г.):

№ п/п	Наименование основного водомерного поста	Отметка НСРУ над «0» поста в см, опре- деленная на основе продолжительности расчетного ряда наб- людений за 25 лет, т. е. с 1924 по 1950 гг. (исключая 1944—45 г.)	Отметка НСРУ над «0» поста в см, опре- деленная на основе продолжительности расчетного ряда наб- людений за 5 лет, т. е. с 1924 по 1960 гг. (исключая 1944—45 г.)	Разница в см	
		+ .	- .		
1.	Братислава	201	198		-3
2.	Геню	115	118	+3	
3.	Комаром	135	133	-2	
4.	Будапешт	160	154	-6	
5.	Дунафельвар	97	90	-7	
6.	Мохач	236	229	-7	
7.	Бездан	70	65	-5	
8.	Богоево	112	111	-1	
9.	Нови-Сад	80	78	-2	
10.	Земун	34	37	+3	
11.	Смедерево	131	134	+3	
12.	Дренкова	18	21	+3	
13.	Оришова	90	95	+5	
14.	Турну-Северин	56	62	+6	
15.	Калафат	50	55	+5	
16.	Лом	166	175	+9	
17.	Корабия	23	31	+8	
18.	Свиштов	87	94	+7	
19.	Джурджу	36	44	+8	
20.	Олтеница	18	24	+6	
21.	Чернавода	-14	-3	+11	
22.	Хыршова	18	24	+6	
23.	Браила	30	38	+8	
24.	Тульча	27	30	+3	

Из приведенной таблицы видно, что на судоходной части реки Дунай от устья реки Морава (1880,3 км) до порта Сулина (0 км) средняя разница в отметках по указанным водомерным постам колеблется в небольших пределах. Положительное отклонение высоты уровня в среднем около 6 см, а отрицательное — около 4 см (исключение составляет только водомерный пост Черниавода, где положительное отклонение достигает 11 см).

Исходя из § 15 Рекомендаций по установлению единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае, в котором указано, что смещение принятого низкого судоходного и регуляционного уровня воды по высоте будет произведено только в том случае, если эта высота по сравнению с вновь установленным уровнем, превысит величину ± 10 см, аппарат Комиссии считает более целесообразным, чтобы до следующего пересмотра низкого судоходного уровня по высоте, т. е. до 1966 года, остались в силе принятые в Рекомендациях фиксированные отметки низкого судоходного и регуляционного уровня воды.

О Т Ч Е Т

Директора аппарата о выполнении плана работы Дунайской Комиссии за 1961 год

В течение 1961 года план работы Дунайской Комиссии, принятый на XIX сессии, выполнялся следующим образом:

Пункт 1 — «Включить планы работ, проектируемых на участках Австрийской Республики, Федеративной Республики Германии и специальной Речной Администрации Железных Ворот, в проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.), который представить в целом на рассмотрение XX сессии Дунайской Комиссии.»

В целях выполнения этой задачи аппарат Комиссии в течение 1961 года запросил от Австрийской Республики, Федеративной Республики Германии и специальной Речной Администрации Железных Ворот необходимые материалы и получил их от указанных стран. От Администрации Железных Ворот на момент составления отчёта, аппарат не получил необходимых материалов.

На основе полученных материалов аппарат Комиссии подготовил проекты планов работ, намечаемых на участках Австрийской Республики и Федеративной Республики Германии на ближайшие пять лет, и включил эти планы в проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.), одобренный XIX сессией Комиссии.

При подготовке планов работ на участках Австрийской Республики и Федеративной Республики Германии аппарат Комиссии учитывал действующие Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае, Рекомендации по установлению единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае, а также низкие судоходные уровни, действующие на участках этих стран.

Кроме того, аппарат Комиссии принял во внимание проект Дополнений к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае, подготовленный аппаратом для участка Дуная выше Девица, который будет рассматриваться на XX сессии Комиссии, а также замечания и предложения, внесённые рабочей группой по техническим вопросам во время XIX сессии Комиссии в главу I — «Общая характеристика».

В течение 1961 года в проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.) были внесены заме-

нения, касающиеся совместного чехословацко-венгерского участка, на основе полученных данных, согласованных между компетентными органами Чехословакии и Венгрии.

На основе собранных материалов, аппарат Комиссии закончил подготовку плана продольного профиля р. Дунай, который включил в проект Плана первого этапа (Работы первого периода 1961—1965 гг.) в качестве приложения.

Таким образом, переработанный и дополненный проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.) охватывает всю судоходную часть Дуная от Регенсбурга до Сулины, за исключением участка Железных Ворот, хотя в настоящее время этот участок представляет наибольшие затруднения для судоходства.

Подготовленный проект Плана первого этапа основных работ на Дунае (Работы первого периода 1961—1965 гг.) разослан в декабре с. г. придунайским странам и специальным речным администрациям и представлен на рассмотрение XX сессии Комиссии.

Пункт 2 — «Собрать предложения, касающиеся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубины не менее 25 дм относительно низкого судоходного и регуляционного уровня воды, подготовить по этому вопросу информацию, которую представить на рассмотрение XX сессии Дунайской Комиссии».

В течение 1961 года аппарат Комиссии получил от придунайских стран следующие сообщения, касающиеся срока достижения глубин не менее 25 дм относительно низкого судоходного и регуляционного уровня воды: Австрия — к 1971 году, Болгария — ответ будет дан после 1962 года, Венгрия — к 1965 году, Румыния — к 1970 году, что касается только румынского участка, Чехословакия ниже Геню — к 1965 году и выше Геню — ответ будет дан позже, Советский Союз — до 1970 года, Федеративная Республика Германии — после канализирования реки. От Югославии и Администрации Железных Ворот ответы не получены.

На совместном венгерско-чехословацком участке Дуная, выше Геню, уже к 1965 году будут достигнуты глубины в 23 дм, а ниже Геню и на всём венгерском участке — 25 дм.

Пункт 3 — «Приступить к сбору и систематизации данных, характеризующих перекаты реки Дунай за 1961 год, согласно принятому формуляру паспорта переката на Дунае».

В целях выполнения этой задачи аппарат Комиссии в соответствии с принятым формуляром паспорта переката запросил необходимые данные от всех придунайских стран и специальной речной Администрации Железных Ворот.

В течение 1961 года аппарат получил данные от Болгарии, Венгрии, Румынии и Чехословакии. Советский Союз сообщил, что на его участке перекатов не имеется.

От Австрии получены общие данные, а с появлением перекатов в сентябре месяце, получены данные по принятому формуляру паспорта переката.

Федеративная Республика Германия сообщила, что на ее участке имеются только постоянные перекаты, глубины которых известны.

От Югославии получено письмо, в котором сообщена позиция по вопросу наблюдений за перекатами.

От Администрации Железных Ворот до настоящего времени данные не получены.

Указанное обстоятельство затрудняет систематизацию данных для получения общей картины о судоходных условиях как отдельных участков Дуная, так и всей судоходной части Дуная.

В связи с особенностями гидрологического режима р. Дуная в 1961 г. (крайне низкие уровни), получение данных по принятому паспорту переката имеет большое значение для дальнейшего планирования основных работ на Дунае и для работ по содержанию судоходного фарватера на всём судоходном участке Дуная.

Пункт 4 — «Закончить сбор материалов для установления габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае для участка выше Девини, габаритов судоходной шириной фарватера — для участка Железных Ворот и габаритов полезной высоты пролётов мостов для участка ниже Браилы. Составить проект дополнения к существующим «Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае» и представить его на рассмотрение XX сессии Дунайской Комиссии».

В течение 1961 года аппарат Комиссии запросил необходимые материалы от Австрии, ФРГ, Администрации Железных Ворот и Администрации Низовьев Дуная и получил их от указанных придунайских стран и Речной Администрации Низовьев Дуная. От Речной Администрации Железных Ворот данные не получены.

XVIII сессия Дунайской Комиссии приняла Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае для участка Дуная Девин—Сулина, за исключением судоходной шириной на участке Железных Ворот и судоходных пролётов мостов на участке Дуная ниже Браилы.

На основе этих данных, аппарат Комиссии подготовил проект дополнений к вышеуказанным Рекомендациям. Во время составления проекта дополнений для австрийского участка Дуная, аппарат Комиссии консультировался с компетентными австрийскими органами, в результате чего в проект были внесены улучшения, касающиеся увеличения глубин на порогах шлюзов и высоты судоходных пролётов мостов на участке Дуная Вена—Девин.

Проект дополнения к Рекомендациям содержит:

1. Рекомендуемые габариты фарватера, гидротехнических и других сооружений на участке Дуная выше Девини и габариты полезной шириной и высоты судоходных пролётов мостов на участке Дуная ниже Браилы.

2. Обоснования рекомендуемых габаритов.

Все габариты в проекте дополнения к Рекомендациям имеют обоснования с технической и навигационной точек зрения.

Из-за отсутствия данных, аппарат Комиссии не имел возможности включить в проект дополнения рекомендуемую минимальную ширину фарватера на участке Железных Ворот.

Подготовленный проект дополнения был разослан в декабре 1961

года всем придунайским странам и специальным речным администрациям и представлена на рассмотрение XX сессии Комиссии.

Пункт 5 — «Продолжать изучение условий навигации на Дунае, его гидрометеорологического режима и, в частности, изучение вопроса, касающегося разработки методики прогнозирования глубины на перекатах.»

Выполнения этот пункт плана, аппарат Комиссии :

1. Обработал данные, характеризующие перекаты реки Дунай на участке от Девина до Сулины, за исключением участков Югославии и Железных Ворот. Данные о перекатах этих участков аппарат Комиссии не получил. Начиная с 1961 года, данные о перекатах составляются в соответствии с припятным на XIX сессии формуляром паспорта переката на Дунае.

2. Изучил возможности прогнозирования глубин фарватера на нестабильных перекатах и подготовил по этому вопросу реферат, который был раздан на XX сессии Комиссии.

Пункт 6 — «Подготовить пояснительную записку к Схеме (макету) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай.»

На основании Схемы (макета) по сбору данных о содержании судоходного фарватера реки Дунай и имеющегося опыта при составлении информации о содержании судоходного фарватера в предыдущие годы, аппарат Комиссии подготовил соответствующую пояснительную записку, а также примерную табличную форму для составления информации.

Они содержат следующие разделы :

- Регуляционные работы и работы по содержанию судоходного фарватера.
- Ограждение фарватера знаками навигационной путевой обстановки.
- Гидрографические, гидрологические и траловые работы.
- Служба информации.
- Другие работы и мероприятия, проведенные в интересах улучшения условий судоходства и обслуживания флота в портах.

Примерная табличная форма для составления информации облегчит компетентным органам придунайских стран подготовку материалов и даст возможность более точно и однородно составлять информацию в дальнейшем.

Пояснительная записка и примерная табличная форма для составления информации были своевременно разосланы всем придунайским странам и специальным речным администрациям.

Пункт 7 — «Согласно утвержденной Схеме (макету), собрать данные о содержании судоходного фарватера реки Дунай придунайскими странами и специальными речными администрациями и подготовить по этому вопросу информацию для XX сессии Дунайской Комиссии.»

Выполнения этот пункт плана, аппарат Комиссии получил от всех придунайских стран и специальных речных администраций по утвержденному макету, в соответствии с пояснительной запиской и примерной табличной формой для составления информации, необходимые материалы, на основе которых подготовил соответствующую информацию.

Информация составлена за период с 1/IV—1960 г. по 1/IV—1961 г. и содержит вопросы, касающиеся предусмотренных и фактически достигнутых габаритов фарватера относительно низкого судоходного уровня воды, объема проведенных работ с целью улучшения судоходного фарватера, сведений об ограждении фарватера знаками навигационной путевой обстановки, обеспечения взаимной видимости между знаками участков, в пределах которых фарватер претерпел значительные изменения и т. д.

Информация разослана в декабре с. г. придунайским странам и специальным речным администрациям и представлена на рассмотрение XX сессии Комиссии.

Пункт 8 — «Начать подготовку к изданию лоцманских карт участка реки Дунай от шлюза Кахлест (2230,5 км) до Девина (1880 км).»

Аппаратом Комиссии был составлен и выслан Австрии и ФРГ макет для получения картографических материалов, необходимых для издания лоцманских карт вышеуказанного участка.

Впоследствии аппарат Комиссии обсудил в общем вопрос об издании и переиздании лоцманских карт для всего Дуная. В результате этого обсуждения был составлен другой макет, в котором было уточнено, что в будущем целесообразно издавать и переиздавать лоцманские карты в масштабе 1 : 5000 для участка Дуная до Девина, 1 : 10 000 от Девина до Турну-Северина и 1 : 25 000 от Турну-Северина до Сулины.

Макет, вместе с образцом карты, подготовленной аппаратом, были разосланы Австрии и остальным придунайским странам и специальным речным администрациям для того, чтобы компетентные органы, после обобщения их замечаний по разработанному макету и образцу карты, используя единый метод, могли своевременно подготовить картографические материалы для своих участков.

Согласно неофициальной информации, карта австрийского участка Дуная будет подготовлена до конца февраля 1962 года в масштабе 1 : 2000. Переработанная карта в масштабе 1 : 5000 будет высылаться аппарату Комиссии по отдельным секторам австрийского участка в течение двух лет.

Пункт 9 — «Закончить сбор материалов, необходимых для переиздания общего Обзора лоции реки Дунай.»

В начале отчетного периода аппарат Комиссии запросил от придунайских стран и специальных речных администраций соответствующие изменения, дополнения и пожелания, касающиеся Лоции реки Дунай — Общий обзор (издание Секретариата Дунайской Комиссии, г. Галац, 1953 год).

По данному вопросу аппарат Комиссии получил ответы от Болгарии, Венгрии, Румынии, Советского Союза, Чехословакии, Федеративной Республики Германии и Администрации Железных Ворот.

Кроме того, аппарат Комиссии изучил имеющиеся в его распоряжении материалы для внесения соответствующих поправок в изданныю Лоцию. На основе полученных данных и проведенного изучения во второй половине 1962 года будет возможно приступить к переизданию Общего обзора лоции реки Дунай.

Пункт 10 — «Приступить к составлению Лоции реки Дунай для участка от шлюза Кахлет (2230,5 км) до Девини (1880 км) и, в частности подготовить и издать на ротаторе Описание фарватера, навигационных опасностей и знаков ограждения участка реки Дунай от немецко-австрийской границы (2223 км) до Девини (1880 км).»

В соответствии с разработанным макетом, аппаратом Комиссии были получены материалы, отражающие современное положение фарватера и элементов навигационного характера на судоходных частях реки Дунай от шлюза Кахлет (2230,5 км) до Девини (1880 км).

На основе этих материалов аппарат Комиссии составил описание фарватера, навигационных опасностей и знаков ограждения австрийского участка реки Дунай, которое до начала сессии будет издано на русском языке.

В издаваемом описании учтено пожелание XIX сессии о размещении материалов таким образом, чтобы имелось место для внесения впоследствии необходимых корректур — печатание произведено на одной стороне листа. Что касается издания описания на французском языке, то аппарат Комиссии полагает осуществить его в 1962 году.

Пункт 11 — «Составить полный текст Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, с учетом принятых характеристик огней и применения радиолокационных и световых отражателей, и подготовить ее к изданию типографским способом».

На основе утвержденной XVIII сессией Единой системы навигационной путевой обстановки (ЕСНПО) и характеристик огней, радиолокационных и световых отражателей, принятых XIX сессией, аппарат Комиссии составил полный текст ЕСНПО, который был согласован с придунайскими странами и специальными речными администрациями. В нём были учтены все замечания редакционного характера, после чего подготовленный текст, вместе с чертежами в августе отчёtnого года был передан в типографию. Окончание издания предполагается в середине 1962 года.

Пункт 12 — «Приступить к разработке предложений по инструкции, касающейся практической расстановки знаков навигационной путевой обстановки на Дунае.»

Согласно этому пункту плана, аппарат Комиссии изучил по данному вопросу имеющуюся литературу и на основе принятой ЕСНПО на Дунае разработал проект предложений по инструкции, касающейся практической расстановки знаков этой системы.

Проект содержит краткую характеристику знаков, их назначение и связанные с этим практические указания для выставления знаков.

Аппарат Комиссии разошлёт разработанный проект предложений придунальским странам на одобрение с тем, чтобы, учтя возможные замечания и дополнения, можно было бы составить окончательный проект инструкции для рассмотрения его на совещании экспертов по навигационным вопросам.

Пункт 13 — «Приступить к сбору сведений от придунальских стран по применению световой аппаратуры на знаках навигационной путевой обстановки.»

В начале отчёtnого периода аппарат Комиссии составил макет, по которому были запрошены материалы от всех придунайских стран и специальных речных администраций.

До настоящего времени аппарат Комиссии получил материалы от всех придунайских стран и Речной Администрации Низовьев Дуная. Речная Администрация Железных Ворот не направила указанных данных, так как она имеет только один световой аппарат.

В связи с тем, что большинство полученных материалов не содержит чертежей и рисунков применяемых аппаратур, аппарат Комиссии может составить информацию только в табличной форме с указанием всех применяемых систем световых аппаратур и их световых и технических данных.

Пункт 14 — «Закончить составление и разослать придунайским странам таблицу введения Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае по участкам.»

Аппарат Комиссии на основе предложений придунайских стран и специальных речных администраций составил таблицу введения Единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае в виде информации для заинтересованных компетентных органов. Таблица содержит участки, на которых в течение одного дня будет осуществлено практическое введение этой системы следующим образом :

До 1 апреля 1965 года

- виды и окраски береговых особых знаков ;
- цвет огней, виды и цвет окраски щитов, обозначающих судоходные пролёты мостов и шлюзовые камеры ;
- виды и значение сигналов, обозначающих закрытие отдельных участков судоходного пути.

До 1 апреля 1968 года

- виды опознавательных знаков ;
- цвет и характеристики огней остальных знаков плавучей и береговой обстановки, а также световых отражателей.

Точные даты введения будут сообщаться компетентными органами путём навигационных оповещений.

Подготовленная таблица была разослана всем придунайским странам и специальным речным администрациям.

Пункт 15 — «Продолжать изучение вопроса о возможной унификации и сокращении числа действующих судовых документов, предусмотренных в статье 12 Основных положений о плавании по Дунаю.»

Выполнение этого пункта отражено в пункте 33-б отчёта.

Пункт 16 — «Собрать и обобщить замечания и предложения придунайских стран и специальных речных администраций по Рекомендациям, касающимся измерения водоизмещения, шкал водоизмещения и шкал осадки судов (док. W/TRANS/SC 3/25), и, с согласия компетентных органов придунайских стран, направить их Секретариату ЕЭК.»

Выполнив этот пункт, аппарат Комиссии запросил замечания и предложения придунайских стран и специальных речных администраций по Рекомендациям, касающимся измерения водоизмещения, шкал водоизмещения и шкал осадки судов, разработанным в рамках Подкомитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН.

Полученные замечания и предложения были представлены на обсуждение совещания экспертов придунайских стран по юридическим и навигационным вопросам в сентябре месяце 1961 г. Совещание экспертов пришло к заключению, что между Рекомендациями и этими замечаниями и предложениями существуют значительные расхождения, сблизить которые затруднительно.

Эксперты высказали мнение о том, что существующий на Дунае метод обмера судов с нанесением шкал осадки и грузовой марки, в соответствии со статьей 13 Основных положений о плавании по Дунаю, оправдал себя на практике и не вызвал затруднений.

Результаты совещания по этому вопросу изложены в докладе (док. ДК/СЕС 20/53), разосланном всем придунайским странам и специальным речным администрациям, а также Секретариату ЕЭК ООН, который распространял его в виде отдельного документа.

В связи с этим вопросом следует отметить, что Подкомитет по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН, состоявшийся в ноябре 1961 года, учитывая указанное мнение совещания экспертов, просил Дунайскую Комиссию не принимать отрицательного решения относительно унификации шкал грузоподъемности, шкал осадки и грузовых марок.

Пункт 17 — «Собрать и обобщить замечания и предложения придунайских стран по проекту международных правил об использовании на судах внутреннего плавания установок, работающих на сжиженном газе (док. W/TRANS/SC 3/24) и, с согласия компетентных органов придунайских стран, направить их Секретариату ЕЭК.»

Аппарат Комиссии собрал замечания придунайских стран по указанному документу, которые представил на рассмотрение совещания экспертов по юридическим и навигационным вопросам в сентябре 1961 г., имея в виду возможное согласование этих замечаний.

В результате обсуждения эксперты высказали пожелание внести в проект Международных правил ряд изменений и поправок, которые отражены в Докладе совещания экспертов (док. ДК/СЕС 20/53), разосланном всем придунайским странам и специальным речным администрациям.

Части указанного доклада, касающиеся обсуждения проекта Международных правил, были направлены также Секретариату ЕЭК ООН, который распространял их в виде отдельного документа.

Пункт 18 — «Приступить к подготовке проекта унификации видов и значений сигналов, применяемых на сигнальных (семафорных) станциях на реке Дунай.»

Выполнив этот пункт плана работы, аппарат Комиссии, на основании материалов, собранных для составления описания сигнальных станций, подготовил перечень вопросов, которые следует обсудить при рассмотрении вопроса об унификации видов и значений сигналов. В этом перечне вопросов предусматривается проведение унификации преимущественно на основе использования световой сигнализации.

При разработке этого вопроса в дальнейшем необходимо иметь в виду следующее:

— на шлюзах уже принятая унифицированная система видов и значений основных сигналов (ЕСИПО на Дунае);

— осуществление комплексного использования гидроресурсов Дуная коренным образом изменит условия судоходства на соответствующих участках (например на участке Железных Ворот, где имеется наибольшее количество станций). В связи с этим возникает вопрос о целесообразности проведения унификации на таких участках реки.

Имея в виду вышеприведенное, аппарат Комиссии считает целесообразным, чтобы на рабочей группе по навигационным вопросам, во время XX сессии Комиссии состоялся обмен мнениями по дальнейшей разработке данной проблемы.

Пункт 19 — «Подготовить проект Дополнения к Правилам речного надзора на Дунае в части установления единообразного отличительного огня для судов речного надзора и представить эти предложения на рассмотрение XX сессии Дунайской Комиссии.»

На основании опыта, имеющегося в придунайских странах по этому вопросу и с учётом проекта Визуальной сигнализации судов, плотов, составов и плавучих установок, выработанного Группой экспертов при ЕЭК (г. Женева), аппарат Комиссии составил проект в части, касающейся установления единообразного отличительного огня для судов речного надзора. В соответствии с этим проектом суда речного надзора ночью, помимо обычных огней, должны, при выполнении своих функций, постоянно нести яркий мерцающий спиральный огонь, видимый со всех точек горизонта.

Проект дополнения к Правилам речного надзора на Дунае разослан всем придунайским странам и специальным речным администрациям и представлен на рассмотрение XX сессии.

Пункт 20 — «Собрать сведения о наличии в портах придунайских стран мест и емкостей для слива отбросов нефтепродуктов и смеси их с водой и приступить к подготовке соответствующей информации.»

Согласно этому пункту плана, аппарат Комиссии составил макет, по которому были запрошены материалы от соответствующих компетентных органов придунайских стран.

Из анализа полученных материалов видно, что в Советском Союзе и Чехословакии уже существуют места для слива отбросов нефтепродуктов и смеси их с водой с судов внутреннего плавания. Компетентные органы остальных придунайских стран в настоящее время рассматривают меры и возможности для постройки в будущем указанных мест и емкостей.

Аппарат Комиссии считает целесообразным продолжить в будущем сбор сведений по данному вопросу для соответствующей информации придунайских стран.

Пункт 21 — «Составить, отредактировать и издать Гидрологический ежегодник реки Дунай за 1960 год. Начать составление Гидрологического справочника реки Дунай за 40-летний период (1921—1960 гг.) с учётом, чтобы этот справочник служил целям судоходства. Проект схемы указанного справочника представить на рассмотрение придунайских стран.»

Аппарат Комиссии в начале года обратился к придунайским странам с просьбой о получении необходимых гидрометеорологических данных о наблюдаемых в течение 1960 г. уровнях воды, расходах воды, температурах воды и воздуха, ледовых явлениях и осадках, для состав-

ления гидрологического ежегодника реки Дунай за 1960 г.

После получения указанных данных, аппарат составил и про-контролировал таблицы и графики по 34 водомерным постам реки Ду-най и по 5 главным водомерным постам его притоков Ини, Драва, Тисса, Сава и Велика Морава.

Составление и редактирование материалов Гидрологического еже-годника за 1960 год проведено по макету, аналогичному Гидрологи-ческому ежегоднику за 1959 год.

Авторский оригинал ежегодника за 1960 год был подготовлен и сдан в печать в конце сентября 1961 года и до конца отчётного года выйдет из печати.

Что касается Гидрологического справочника реки Дунай, то аппар-ат Комиссии ещё в прошлом году составил два варианта макета этого спра-вочника, которые представил на рассмотрение всех придунайских стран.

Из полученных от придунайских стран ответов, можно констати-ровать, что все придунайские страны считают более целесообразным составление Гидрологического спра-вочника по первому варианту ма-кета, в структуре которого содержится идея построения спра-вочника по гидрологическим элемен-там.

В связи с этим в 1962 году аппарат Комиссии намерен приступить к составлению Гидрологического спра-вочника реки Дунай по первому варианту макета, с учётом рекомендуемых дополнений и в зависимости от объёма исходных данных, которые будут получены от придунайских стран.

Учитывая большой объём материалов, аппарат Комиссии считал целесообразным получение исходных данных и их обработку провести в три этапа, в связи с чем в отчётном году запросил данные по первой главе, касающейся краткого климатического очерка бассейна реки Дунай.

К концу отчётного периода указанные материалы были получены от всех придунайских государств, за исключением Венгрии; аппарат в настоящее время изучает и обрабатывает эти материалы.

По получении аналогичных материалов от других стран, аппарат Комиссии сможет приступить к составлению авторского оригинала первой главы Гидрологического спра-вочника в части, касающейся климатического очерка бассейна Дуная.

Одновременно аппарат Комиссии считает целесообразным с начала 1962 года приступить к сбору данных, касающихся основного содер-жания Гидрологического спра-вочника реки Дунай.

Пункт 22 — «Продолжать изучение методов, существующих в при-дунайских странах, для составления краткосрочных прогнозов уровней воды. Собирать данные, касающиеся опытных прогнозов средних и минимальных уровней воды на нижнем и среднем участках Дуная, составляемых в придунайских странах».

Постановлением XIX сессии от 26 января 1961 года (док. ДК/СЕС 19/21) Комиссия рекомендовала придунайским странам, начиная с 1961 года, приступить к изучению возможности и составлению опыт-ных прогнозов средних и минимальных уровней воды реки Дунай с заблаговременностью от 3 до 10 дней. Для этой цели Комиссия внесла

соответствующие изменения и дополнения в Рекомендации по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае, в частности, была расширена сеть информационных станций на Дунае.

Продолжая изучение возможности составления краткосрочных прогнозов, аппарат Комиссии обратился к придунайским странам с письмами, в которых изложил просьбу о получении подробной информации по вопросу применения методики составления опытных краткосрочных прогнозов средних и минимальных уровней воды.

До настоящего времени вышеуказанные информации поступили от всех придунайских стран.

Эти информации содержат подробное описание методов, существующих в придунайских странах для составления краткосрочных прогнозов уровней воды, за исключением материала, полученного от Югославии, который содержит только перечень методов, применяемых при составлении краткосрочных прогнозов.

Аппарат Комиссии приступил к изучению этих материалов и в следующем году сможет составить соответствующую информацию по данному вопросу.

По мнению аппарата Комиссии, представляется целесообразным, чтобы в 1962 году на совещании экспертов по гидрометеорологическим вопросам был рассмотрен вопрос об унификации существующих способов оценки и форм выпуска краткосрочных прогнозов средних и минимальных уровней воды, составляемых для судоходства.

Пункт 23 — «Продолжать сбор данных о синоптических и климатических станциях, расположенных в бассейне реки Дунай, подготовить полный список этих станций и представить его на рассмотрение XX сессии Комиссии.»

В отчётном году аппарат Комиссии продолжал сбор сведений о существующих синоптических и климатических станциях в бассейне реки Дунай.

Учитывая, что для сбора данных о выпавших атмосферных осадках, используемых при составлении краткосрочных прогнозов средних и минимальных уровней воды, в первую очередь необходимы синоптические и климатические станции, расположенные в горных районах бассейна реки Дунай, аппарат Комиссии, на основе материалов, имеющихся в его распоряжении, составил предварительный список этих станций, который разослал всем придунайским странам с просьбой, сообщить возможные замечания и предложения.

На основе полученных от всех придунайских стран ответов аппарат составил новый предварительный список синоптических и климатических станций для сбора данных о выпавших осадках в горных районах бассейна реки Дунай и его крупных притоков Ини, Драва, Тисса, Сава и Велика Морава.

Указанный список разослан всем придунайским странам и представлен на рассмотрение XX сессии Комиссии.

Одновременно аппарат Комиссии подготовил специальную карту, на которую нарисованы синоптические и климатические станции для того, чтобы иметь наглядное представление об их размещении на территории бассейна реки Дунай.

Пункт 24 — «Собрать информации от придунайских стран для изучения вопроса о методах измерений и вычислений расходов воды и твердого стока.»

Для выполнения этого пункта аппарат Комиссии собрал от всех придунайских стран информации, касающиеся описания методов измерений расходов воды, взвешенных и донных наносов, а также о применяемых методах вычислений расходов и твердого стока.

В связи с тем, что некоторые информации получены на национальных языках придунайских стран, как например на немецком языке, возникла необходимость дополнительного перевода.

Одновременно аппарат Комиссии приступил к изучению имеющихся в его распоряжении материалов.

Учитывая, что полученные информации имеют теоретический характер, возникла необходимость в изучении соответствующей технической литературы для того, чтобы в следующем году, на основе собранных материалов и проведенного изучения, было бы возможно составление подробной информации.

Пункт 25 — «Подготовить предложения по приведению к единой системе отметок нулей водомерных постов, находящихся на пограничных участках реки Дунай, и представить эти предложения на рассмотрение XX сессии Комиссии.»

Из материалов, которыми располагает аппарат Комиссии вытекает, что на совместном румынско-болгарском участке Дуная, до настоящего времени еще не согласованы между собой высотные отметки нулей водомерных постов.

Учитывая это, аппарат Комиссии обратился к Румынии и Болгарии с просьбой, чтобы компетентные органы этих стран прислали свои предложения и результаты по приведению к единой системе отметок нулей водомерных постов, находящихся на совместном румынско-болгарском участке Дуная.

В ноябре отчетного года был получен ответ от Румынии, в котором указано, что в текущем году, на заседании совместной румынско-болгарской Комиссии было принято решение о том, что на пограничном участке реки Дунай, от устья реки Тимок до порта Силистра высотные отметки нулей водомерных постов будутувязаны между собой, исходя из «0» Чёрного моря по водомерному посту Сулина.

Пункт 26 — «Произвести вычисление низкого судоходного и регуляционного уровня воды реки Дунай за 35-летний период для проверки по высоте принятого низкого судоходного и регуляционного уровня воды и представить соответствующий доклад XX сессии Комиссии.»

Аппарат Комиссии начал выполнение этой задачи после получения и проверки гидрологических данных за 1960 год.

Вычислительные работы выполнены с учётом принципов установления единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае. Методика основывается на расчёте обеспеченности по 24 основным водомерным постам, установленным на судоходной части реки Дунай от устья реки Морава (1880,3 км) до порта Сулина (0 км).

Подробный доклад по этому вопросу разослан всем придунайским странам. В докладе приведена сравнительная таблица фиксированных отметок уровней воды, соответствующих низкому судоходному и регуляционному уровню по 24 основным водомерным постам р. Дунай, определенных за 25 и 35-летний периоды. Из этой таблицы видно, что средняя разница в отметках колеблется в незначительных пределах, не превышающих величину ± 10 см.

Исходя из § 15 Рекомендаций по установлению единых методов определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае, аппарат Комиссии считает, что до 1966 года следует оставить в силе фиксированные отметки низкого судоходного и регуляционного уровня воды, принятые в Рекомендациях.

Пункт 27 — «Продолжать составление и рассылку придунайским странам месячных гидрометеорологических бюллетеней и месячных прогнозов уровней воды на Дунае (последних по телеграфу). Изучить возможности издания месячных гидрометеорологических бюллетеней в объеме, предусмотренном § 94 Рекомендаций по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае.»

На основе ежемесячно поступавших данных о наблюдаемых осадках и температурах воды ниже 10°C по указанным в списке информационной сети гидрометрическим станциям, аппарат Комиссии продолжал составление и редактирование месячных гидрологических бюллетеней и их рассылку придунайским странам по почте.

Месячные прогнозы уровней воды по основным водомерным постам Дуная аппарат регулярно рассыпал по телеграфу.

В результате проведенного изучения было установлено, что существуют возможности издания месячных и гидрологических бюллетеней в объеме, предусмотренном § 94 Рекомендаций по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае.

Кроме того, в отчетном году аппарат Комиссии продолжал сбор ежедневных радиосводок о состоянии элементов по основным гидрометрическим станциям на р. Дунай.

Данные о состоянии уровней воды заносились в специальный журнал и на основе этих данных велись графики колебаний уровней за 1960 год.

Пункт 28 — «Внести в Рекомендации по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае изменения и дополнения, утвержденные XIX сессией Комиссии, издать их на ротаторе и разослать всем придунайским странам.»

Во исполнение этого пункта, аппарат Комиссии составил на русском и французском языках изменения и дополнения к Рекомендациям по дальнейшей координации гидрометеорологических наблюдений и гидрометеорологической службы на Дунае и передал их в типографию. Издание вышло из печати в начале июня отчетного года и было разослано всем придунайским странам с просьбой, чтобы изменения и дополнения к Рекомендациям были введены в действие с 1 июля 1961 года.

Из полученных сообщений следует, что изменения и дополнения к Рекомендациям во всех придунайских странах введены в действие в течение второй половины отчётного года.

Пункт 29 — «Подготовить окончательный проект краткой классификации грузов, перевозимых по Дунаю, обсудить его на совещании экспертов и представить на утверждение XX сессии Комиссии».

В соответствии с этим пунктом плана работы, аппарат Комиссии переработал ранее подготовленный проект краткой классификации грузов, разослав его придунайским странам и специальным речным администрациям и затем представил этот проект на обсуждение совещания экспертов по статистическим вопросам, состоявшегося в июне отчётного года.

Совещание экспертов, рассмотрев предложенный аппаратом проект краткой классификации грузов, внесло в него некоторые изменения и сокращения и просило аппарат Комиссии окончательно отредактировать проект краткой классификации для представления его на утверждение XX сессии.

Аппарат Комиссии отредактировал проект Краткой классификации и вместе с докладом совещания разослав его всем придунайским странам в том виде, в каком он представлен на рассмотрение XX сессии.

Пункт 30 — «Подготовить проект нового вопросника для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии, обсудить его на совещании экспертов и представить на утверждение XX сессии Комиссии».

Выполняя этот пункт плана работы, аппарат Комиссии подготовил проект нового вопросника и статистических определений к нему, разослав его придунайским странам и специальным речным администрациям, а также представил его на обсуждение совещания экспертов по статистическим вопросам, состоявшегося в июне отчётного года.

Совещание экспертов рассмотрело и одобрило указанный проект вопросника, внеся в него некоторые изменения, отраженные в докладе совещания.

Отредактированный проект вопросника был разослан всем придунайским странам и специальным речным администрациям вместе с докладом совещания экспертов и представлен на рассмотрение XX сессии Комиссии.

Пункт 31 — «Подготовить и издать Статистический бюллетень о грузообороте на Дунае за 1960 год».

Для выполнения этого пункта аппарат собрал от придунайских стран и специальных речных администраций сведения о национальном грузообороте на Дунае за 1960 год, произвёл их проверку и на основе этих материалов, подготовил Статистический бюллетень о перевозках грузов и грузообороте портов и каналов на Дунае за 1960 год. Этот бюллетень издан и разослан придунайским странам и специальным речным администрациям.

Опубликованные в бюллетене данные показывают, что грузооборот на Дунае продолжает развиваться и в 1960 году достиг 23 117 тыс. тонн по перевозкам и 41 663 тыс. тонн по грузообороту портов. По сравнению с предыдущим годом грузооборот по перевозкам увеличился на 12,4% и по портам на 18,3%.

Пункт 32 — «Провести с 12 по 16 июня совещание экспертов придунайских стран и специальных речных администраций по статистическим вопросам, включить в ориентировочную повестку дня следующие пункты:

- a) проект краткой классификации грузов для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии;*
- b) проект нового вопросника для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии;*
- c) проект статистических определений для вопросника к Статистическому бюллетеню;*
- d) обмен мнениями о целесообразности дальнейшего расширения Статистического бюллетеня;*
- e) разное.»*

Совещание экспертов по статистическим вопросам состоялось с 12 по 16 июня отчётного года.

На совещании были рассмотрены все вопросы, указанные в ориентировочной повестке дня, с точки зрения улучшения организации транспортной статистики на Дунае.

В частности, совещание экспертов считало полезным, чтобы в будущем в статистический бюллетень Дунайской Комиссии были включены данные о пассажирских перевозках, о составе флота, а также данные, характеризующие изменения грузооборота на Дунае в поквартальном разрезе.

Совещание признало целесообразным, чтобы аппарат Комиссии подготовил и издал в 1962—1963 годах «Статистический справочник по Дунаю за 10-летний период (1950—1959 годы).»

Совещание подчеркнуло пользу дальнейшего развития и укрепления контактов и обмена опытом между статистическими организациями придунайских стран и аппаратом Дунайской Комиссии в области методологии статистического учёта.

В результате обсуждения, совещание подготовило для рассмотрения на XX сессии Дунайской Комиссии проект Краткой классификации грузов, перевозимых по Дунаю (пункт 29 отчёта) и проект нового вопросника для статистического бюллетеня Дунайской Комиссии (пункт 30 отчёта).

Результаты совещания экспертов отражены в докладе совещания, который вместе с подготовленными документами, был в свое время разослан всем придунайским странам и специальным речным администрациям.

Пункт 33 — «Провести с 20 по 30 сентября совещание экспертов придунайских стран по юридическим и навигационным вопросам со следующей ориентировочной повесткой дня:

- a) рассмотрение правил, применяемых по вопросу расследования аварий на Дунае и, при наличии возможности, разработка проекта унифицированных правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае;*
- b) разработка предложений о возможной унификации и сокращении количества действующих судовых документов, указанных в статье 12 Основных положений о плавании по Дунаю;*
- c) обсуждение проекта Соглашения между Правительством Вен-*

герской Народной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии;

d) обмен мнениями по предварительному проекту Конвенции о договоре перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям, подготовленному Комитетом в Риме.»

Совещание экспертов придунайских стран по рассмотрению юридических и навигационных вопросов состоялось с 20 по 30 сентября отчётного года.

На совещании были рассмотрены все пункты указанной ориентировочной повестки дня:

a) предложения, представленные совещанию советскими и венгерскими экспертами, в которых содержались основные принципы унификации правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае, дополненные вопросами, связанными с расследованием аварий на Дунае, подготовленными аппаратом Комиссии, послужили базой для дискуссии по пункту «*a*» повестки дня совещания.

На основе этих предложений, совещание разработало принципы, которые по мнению большинства экспертов могут послужить базой для будущей унификации административной процедуры, применяемой при расследовании аварий. Проект принципов унификации правил, применяемых при расследовании аварий, был разослан придунайским странам и представлен на рассмотрение XX сессии Комиссии;

b) в соответствии с пунктом 15 плана работы Дунайской Комиссии на 1961 год аппарат Комиссии продолжал изучение вопроса о возможной унификации и сокращении числа действующих судовых документов, предусмотренных в статье 12 Основных положений о плавании по Дунаю.

Для этой цели аппарат Комиссии собрал от придунайских стран предложения относительно возможной унификации и сокращения числа действующих документов и представил их на рассмотрение указанного совещания экспертов.

Кроме того, аппарат Комиссии подготовил и представил на рассмотрение совещания экспертов следующие документы:

— таблицу предложений придунайских стран, касающихся судовых документов, необходимых для судов международного плавания;

— сравнительные таблицы данных, содержащихся в мерительном свидетельстве, судовом журнале, судовой роли, котловой книге, санитарном свидетельстве и санитарном журнале, существующих в придунайских странах.

В итоге обсуждения, эксперты выработали проект нового текста статьи 12 Основных положений о плавании по Дунаю, который представлен на рассмотрение XX сессии Комиссии;

c) совещание экспертов обсудило по пунктам проект Соглашения между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии;

d) по предварительному проекту Конвенции о договоре перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям имел место обмен мнениями общего характера, учитывая, что указанный проект Конвенции находится в начальной стадии разработки.

Кроме того, совещание экспертов обсудило предложения придунайских стран и специальных речных администраций по Рекомендациям, касающимся измерения водоизмещения, шкал водоизмещения и шкал осадки судов (док. W/TRANS/SC 3/25) и по проекту Международных правил об использовании на судах внутреннего плавания установок, работающих на сжиженном газе (док. W/TRANS/SC 3/24). Результаты этого обсуждения отражены в пунктах 16 и 17 настоящего отчёта.

Совещание экспертов приняло доклад, который вместе с соответствующими приложениями был в свое время разослан всем придунайским странам и представлен XX сессии Комиссии.

Пункт 34 — «Собрать материалы и начать подготовку к изданию II части Сборника законоположений, действующих в области судоходства на Дунае — Портовые правила в основных дунайских портах».

В марте 1961 года аппарат Комиссии обратился ко всем придунайским странам с просьбой о получении необходимого материала, на основе которого он мог бы составить макет II части Сборника и разослать его всем придунайским странам на согласование.

На момент составления отчёта аппарат получил ответы от Австрии, Болгарии, Венгрии, Румынии, Советского Союза, Чехословакии и ФРГ. Из этих ответов следует, что в некоторых странах, например в Венгрии, Румынии, Чехословакии и ФРГ действующие портовые правила подлежат изменению. В связи с этим представляется целесообразным, чтобы компетентные органы придунайских стран уточнили сроки, когда эти изменения будут введены в действие и представлены аппарату для составления II части Сборника.

Одновременно следует вновь привлечь внимание на тот факт, что аппаратом может быть использована только документация, присланная на одном из официальных языков Комиссии, поскольку аппарат Комиссии не имеет возможности осуществить перевод документации, содержащей юридические положения, с языков придунайских стран на официальные языки Комиссии.

Пункт 35 — «Собрать материалы и подготовить информацию по вопросу возможности разработки документа о пригодности судов к таможенному опломбированию».

Выполнив этот пункт плана, аппарат Комиссии в отчёмном году собрал от всех придунайских стран предложения, касающиеся возможности разработки документа о пригодности судов к таможенному опломбированию.

Предложения придунайских стран должны были осветить следующие вопросы :

1. Каковы условия, которым судно должно отвечать, чтобы ему был выдан документ, удостоверяющий его годность к таможенному опломбированию.

2. Какие органы компетентны для выдачи этого документа.

На основе полученной документации, аппарат составил информацию, которая была разослана всем придунайским странам.

Как указано в заключении этой информации, из документации, находящейся в распоряжении аппарата, следует, что большинство при-

дунайских стран считает возможным проведение унификации в данной области.

ХХ сессия Дунайской Комиссии могла бы найти решение вопроса о продолжении разработки данной проблемы и в случае положительного решения, поручить аппарату Комиссии подготовить проект унифицированных положений, который после рассмотрения совещанием экспертов был бы представлен одной из следующих сессий Комиссии.

Пункт 36 — «Собрать предложения по вопросу унификации правил таможенного надзора при перевозке пассажиров на Дунае».

В отчётом году аппарат Дунайской Комиссии просил от придунайских стран предложения по вопросу унификации таможенных правил, применяемых при перевозке пассажиров на Дунае.

Из полученных от всех придунайских стран ответов можно сделать вывод, что разнообразие предложений, имеющих принципиальные расхождения, делает затруднительным в настоящее время проведение унификации в области таможенных правил, применяемых при перевозке пассажиров на Дунае. В связи с этим представляется целесообразным пока отложить дальнейшее изучение данной проблемы.

Пункт 37 — «Подготовить и издать типографским способом :

а) Протоколы ХIX сессии Дунайской Комиссии ;
б) Рекомендации по унификации правил таможенного надзора на Дунае ;

с) Правила процедуры, Положение о Секретариате и Рабочем аппарате и Регламент о правах и обязанностях сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии.»

а) После окончания ХIX сессии Комиссии, аппарат составил протоколы и в июне отчёtnого года сдал их в типографию, которая закончит их печатание в начале следующего года, тиражом в 450 экземпляров.

б) В соответствии с решением ХIX сессии Комиссии, аппарат отредактировал и издал типографским способом на обоих языках Комиссии, тиражом в 2000 экземпляров «Рекомендации по унификации правил таможенного надзора на Дунае», которые разослал всем придунайским странам в июле отчёtnого года.

с) Аппарат Комиссии подготовил для издания указанные в этом подпункте документы и в июле месяце отчёtnого года сдал их в типографию.

Ориентировочно издание этих документов на обоих официальных языках Комиссии, тиражом в 600 экземпляров будет закончено в начале следующего года.

Пункт 38 — «Провести с 27 по 30 июня совещание экспертов придунайских стран с вопросом о внесении изменений в Основные положения, рекомендуемые при унификации правил санитарного надзора на Дунае.»

Указанное совещание экспертов по санитарным вопросам состоялось с 27 по 30 июня 1961 г. Совещание обсудило по пунктам «Основные положения, рекомендуемые при унификации правил санитарного надзора на Дунае», с учётом замечаний Всемирной Организации Здравоохранения и замечаний Австрии.

В результате обсуждения совещание подготовило проект Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора на Дунае, который вместе с докладом совещания был разослан аппаратом Комиссии всем придунайским странам.

Совещание считало возможным представить указанный проект Рекомендаций на рассмотрение XX сессии Комиссии.

До настоящего времени по этому проекту получены замечания редакционного характера от Всемирной Организации Здравоохранения, которые разосланы всем придунайским странам.

Пункт 39 — «В течение 1961 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 экспертов по статистике 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) Международного Института по унификации частного права в Риме по вопросам унификации некоторых частей речного права;
- h) Всемирной метеорологической организации;
- i) Всемирной лимнозологической организации;
- j) других международных организаций, а также в совещаниях, проводимых придунайскими странами по вопросам, касающимся судоходства на Дунае.»

Из перечисленных подпунктов плана, в течение 1961 года сотрудники аппарата Комиссии принимали участие в работе сессий и совещаний, указанных в подпунктах «b», «c», «d», «e», «f» и «i».

По подпункту «a» сотрудники аппарата примут участие в работе Комитета в январе 1962 года.

По подпункту «j» сотрудники аппарата Комиссии принципиали участие в совещании чехословацко-венгерской совместной технической Комиссии (март 1961 г.), в Конференции по гидрометеорологическим прогнозам (Будапешт, апрель 1961 г.), в Конференции по судостроению (Будапешт, май 1961 г.), в III Международном Конгрессе трех институтов по навигации (г. Дюссельдорф, май 1961 г.), в Конференции директоров дунайских пароходств (Бухарест, сентябрь 1961 г.), в работе Семинара по развитию и администрации международных речных бассейнов (Канада, Ванкувер; США, Калифорния, сентябрь 1961 г.), в поездке по техническо-навигационному осмотру от Регенсбурга до Пассау (октябрь 1961 г.).

Доклады об участии сотрудников в сессиях и совещаниях были в свое время направлены всем странам — членам Комиссии.

Пункт 40 — «Поддерживать связь, обмениваться материалами и, при наличии взаимной согласованности, проводить посещения научно-исследовательских и проектных учреждений придунайских стран с целью изучения отдельных проблем, разрабатываемых по навигацион-

ным, гидротехническим, гидрометеорологическим, статистическим юридическим вопросам в области судоходства на Дунае».

В течение 1961 года, на основе указанного пункта, Заведующий гидрометеорологическим отделом аппарата Комиссии посетил Центральный институт прогнозов в Москве, по вопросу изучения методологии составления краткосрочных прогнозов уровней воды на Дунае.

Аппарат Комиссии поддерживал регулярную связь и обменивался материалами с рядом научно-исследовательских учреждений придунайских стран по гидрометеорологическим и техническим вопросам.

Пункт 41 — «Подготовить план работы и проект бюджета Комиссии на 1962 год».

Аппарат Комиссии подготовил проект плана работы Комиссии на 1962 год и проект бюджета Комиссии на 1962 год и объяснительную записку к нему. Указанные документы были разосланы странам — членам Комиссии в декабре отчетного года.

Укомплектованность аппарата Дунайской Комиссии

За истекший период в аппарате Дунайской Комиссии по замещению штатных должностей произошли следующие изменения:

1. Решением XIX сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 19/45) от 1 февраля 1961 года :

г-и *Фекете Дьёрдь* — гражданин Венгерской Народной Республики был освобождён от занимаемой должности помощника Директора по Секретариату и назначен на должность помощника Директора по Рабочему аппарату ;

г-и *Паунович Йован* — гражданин Федеративной Народной Республики Югославии был освобождён от занимаемой должности помощника Директора по Рабочему аппарату и назначен на должность помощника Директора по Секретариату ;

г-и *Садовников Вадим Васильевич* — гражданин Союза Советских Социалистических Республик был назначен на должность заведующего Планово-статистическим отделом с 25 марта 1960 г. ;

г-и *Врба Антош* — гражданин Австрийской Республики был назначен на должность Главного бухгалтера с 6 мая 1960 г. ;

с 1 февраля 1961 г. г-и *Врба Антон* был назначен на должность помощника Директора по Бухгалтерии с исполнением обязанностей Главного бухгалтера.

2. На основании письма Представителя Румынской Народной Республики г-и *Петреску Александру* был освобождён от должности инженера-гидротехника с 6 апреля 1961 г.

3. На основании письма Представителя Австрийской Республики г-и *Шрейбер Вальтер* был назначен на должность старшего инженера-гидротехника Технического отдела с 3 февраля 1961 г.

4. На основании письма Представителя Румынской Народной Республики г-и *Янкович Николае* был назначен на должность инженера-гидротехника Технического отдела с 19 июня 1961 г.

5. В соответствии с действующим Штатным расписанием замещено 27 должностей из 29.

По гражданству стран-членов Дунайской Комиссии аппарат укомплектован следующим образом:

граждан АР	4
граждан НРБ	3
граждан ВНР	6
граждан РНР	3
граждан СССР	4
граждан ЧССР	3
граждан ФНРЮ	4

Кроме того в аппарате Комиссии работает 14 человек внештатного персонала.

ИНФОРМАЦИЯ

о предложениях придунайских стран, касающихся срока завершения первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубины не менее 25 дм

Согласно решению XIX сессии Дунайской Комиссии аппарат Комиссии запросил от всех придунайских стран и Специальной Речной Администрации Железных Ворот предложения о завершении срока первого этапа основных работ на Дунае по достижению глубины не менее 25 дм относительно низкого судоходного и регуляционного уровня воды.

До 15 декабря 1961 года были получены ответы от всех придунайских стран, за исключением Федеративной Народной Республики Югославии и Специальной Речной Администрации Железных Ворот.

На основе полученных материалов, аппарат Комиссии подготовил настоящую информацию, которая могла бы послужить базой при рассмотрении указанного вопроса на XX сессии Дунайской Комиссии.

Ниже приводятся предложения придунайских стран по данному вопросу:

1. Австрийская Республика считает возможным достижение глубины в 25 дм на всём австрийском участке Дуная до конца 1971 г.

2. Народная Республика Болгария ответила, что она совместно с Румынской Народной Республикой в настоящее время разрабатывает перспективный план комплексного использования водных ресурсов Дуная.

В 1962 году выяснится вопрос о постройке в недалёком будущем плотины. При этом условии может быть нецелесообразно проводить сложные проектирования и нести большие расходы по постройке специальных гидroteхнических сооружений с целью достижения глубин в 25 дм.

3. Венгерская Народная Республика намерена к концу 1965 года достичнуть глубины не менее 25 дм на своём участке и на совместном венгерско-чехословацком участке ниже Геню. На совместном венгерско-чехословацком участке выше Геню вопрос о сроке по достижению глубины в 25 дм будет решен в ближайшее время.

4. Румынская Народная Республика предлагает завершить первый этап основных работ на Дунае по достижению глубины не менее 25 дм до конца 1970 года.

5. Союз Советских Социалистических Республик считает возможным завершить первый этап основных работ на Дунае по достижению глубины не менее 25 дм до конца 1970 года.

6. Чехословацкая Социалистическая Республика предусматривает к концу 1965 года закончить работы первого этапа по достижению глубин не менее 25 дм на совместном чехословацко-венгерском участке Дуная ниже Геню. На чехословацком и чехословацко-венгерском участке выше Геню вопрос срока по достижению глубины не менее 25 дм будет решен в ближайшее время.

7. Федеративная Республика Германии сообщила, что посредством регуляционных работ в русле Дуная можно достичь глубины только в 20 дм.

Увеличение глубин до 27 дм на участках с легкоразмываемым дном и до 28 дм — на участках со скалистым или порожистым дном реки будет возможно только после канализирования реки.

ИНФОРМАЦИЯ

по вопросу о приведении к единой системе отметок нулей водомерных постов на пограничных участках реки Дунай

Девятнадцатая сессия Дунайской Комиссии включила в план работы на 1961 год пункт, в соответствии с которым аппарату Комиссии было поручено подготовить предложения по приведению к единой системе отметок нулей водомерных постов, находящихся на пограничных участках реки Дунай, и представить эти предложения на рассмотрение XX сессии Комиссии.

Из материалов, которыми располагал аппарат Комиссии следовало, что на совместном румынско-болгарском участке Дуная, еще не были увязаны между собой высотные отметки нулей водомерных постов.

Учитывая это, аппарат Комиссии обратился к представителям Румынии и Болгарии в Дунайской Комиссии с просьбой, чтобы компетентные органы этих стран прислали свои предложения и результаты по приведению к единой системе отметок нулей водомерных постов, находящихся на совместном румынско-болгарском участке Дуная.

В ответе Румынии по этому вопросу указано, что на заседании совместной румынско-болгарской Комиссии в 1961 году, было принято решение о том, что на пограничном участке реки Дунай, от устья реки Тимок до порта Силистра, высотные отметки нулей водомерных постов будут увязаны между собой, исходя из «0» Чёрного моря по водомерному посту Сулина.

Учитывая вышеизложенное, аппарат Комиссии включил в проект плана работы Комиссии на 1962 год пункт : «Собрать материалы, касающиеся результатов приведения к единой системе отметок нулей водомерных постов, находящихся на болгарско-румынском (румынско-болгарском) участке Дуная».

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ
об исполнении бюджета на 1 января 1962 года

I. Приход

в франках

Взносы придунайских стран в бюджет Комиссии за 1961 год	4 165 000
Остаток по бюджету на 1 января 1961 года	425 886
Предварительные взносы придунайских стран в счёт 1962 года	9 393

Прочие поступления

a) Арендная плата сотрудников за пользование имуществом Комиссии	19 739
b) %% начисления в Банках	3 280
c) Поступления от проданных материалов, изданных Комиссией	4 230
d) Прочие поступления	76 086

Итого : 4 703 614

II. Расход

Израсходовано по статьям бюджета за 1961 год:

в франках

Статья I	2 708 351
Статья II	38 188
Статья III	706 257
Статья IV	153 443
Статья V	237 170
Статья VI	68 780
Статья VII	13 227
Статья VIII	188 472
Статья IX	9 754
Статья X	96 502
Статья XI	13 960
Статья XII	24 231

Итого : 4 258 353

Остаток по бюджету на 1 января 1962 г. 445 261

a) Наличие в кассе	17 097
b) Наличие в банках	376 529
c) Кладовая	8 060
d) Залог за арендную плату помещений	43 575

Итого : 4 703 614

Наименование	в форматах			
	Утверждено	Израсходовано	Непопользованный остаток ассигнований	Перерасход
I. ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА				
1. Должностной оклад	2 320 000	2 246 100	73 900	
2. Надбавка за знание языков ..	140 000	109 018	30 982	
3. Надбавка за выслугу лет.....	120 000	114 770	5 230	
4. Надбавка на детей.....	268 100	238 463	29 637	
Итого :	2 848 100	2 708 351	139 749	
II. НАЧИСЛЕНИЯ НА ЗАРПЛАТУ				
Страховые начисления.....	50 000	38 188	11 812	

Наименование	в форматах			
	Утверждено	Израсходовано	Непопользованный остаток ассигнований	Перерасход
III. ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ РАСХОДЫ				
1. Канцелярские и чертёжные принадлежности	15 000	14 699	301	
2. Типографские расходы	6 000	4 964	1 036	
3. Телефонные и почтово-телефрафные расходы	68 300	65 479	2 821	
4. Наём помещений	327 400	315 982	11 418	
5. Отопление	96 000	91 363	4 637	
6. Освещение и газ	20 000	24 475		4 475
7. Содержание помещений ...	15 000	14 794	206	
8. Ремонт в помещениях	70 000	68 823	1 177	
9. Ремонт инвентаря	25 000	24 917	83	
10. Приобретение мелкого инвентаря	6 000	5 900	100	
11. Содержание и ремонт автотранспорта	70 000	69 888	112	
12. Страхование имущества ...	5 000	4 991	9	
Итого :	723 700	706 275	21 900	4 475

Наименование	в форматах			
	Утверждено	Парасходовано	Ненапользованный остаток ассигнований	Перерасход
IV. КОМАНДИРОВКИ И ПЕРЕМЕЩЕНИЯ СОТРУДНИКОВ				
<i>Командировки</i>				
1. Оплата проезда	38 000	37 354	646	
2. Оплата суточных	43 000	29 688	13 312	
3. Оплата квартир.	16 000	8 499	7 501	
<i>Перемещение</i>				
4. Оплата пособий и отпусков ..	35 000	37 271		2 271
5. Оплата проезда	6 000	4 978	1 022	
6. Оплата суточных	1 000	224	776	
<i>Отпуск</i>				
7. Оплата проезда сотрудников при уходе в отпуск	35 000	35 429		429
Итого :	174 000	153 443	23 257	2 700
V. ИЗДАНИЕ МАТЕРИАЛОВ КОМИССИИ	450 000	237 170	212 830	
VI. ПРОВЕДЕНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ СЕССИЙ КОМИССИИ	70 000	68 780	1 220	
VII. ПРИОБРЕТЕНИЕ ЛИТЕРАТУРЫ И ПЕРИОДИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ....	15 000	13 227	1 773	

Наименование	в форматах			
	Утверждено	Израсходовано	Непопользованный остаток ассигнований	Перерасход
VIII. ПРИОБРЕТЕНИЕ ИНВЕНТАРЯ И СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА	145 000	188 472		43 472
IX. ПРИОБРЕТЕНИЕ СПЕЦОДЕЖДЫ.....	10 000	9 754	246	
X. МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ				
1. Взносы	18 000	17 222	778	
2. Пособия на лечение	90 000	79 280	10 720	
Итого :	108 000	96 502	11 498	
XI. ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЕ, ПРЕМИАЛЬНЫЕ И НЕПРЕДВИДЕННЫЕ РАХОДЫ	14 000	13 960	40	
XII. КУЛЬТФОНД	31 000	24 231	6 769	
Итого :	4 638 800	4 258 353	431 094	50 647

БАЛАНС

на 1 января 1962 года

АКТ II В

в форматах		II А С С И В	
I. Касса	17 097,19	I. Предварительные вносы придунастых	
II. Наличие в банках :		государств в счёт 1962 года	493,33
1. Гросбергаса, Будапешт	102 399,50	II. Переходящий остаток на 1. I. 1962 г.:	
2. Венгерский Национальный		Вносы придунастых государств в бюджет	
Банк		фонд Комиссии в соответствии	
еч. клиринг юг. доллары ...	4 289,60	со ст. 10 Конвенции и постановлением	
доллары	229,21	XIX сессии	4 165 000,
еч. клиринг американ. дол.	867,55	Остаток по бюджету 1960 г.	425 885,76
3. Чехословакский Государственный банк, г. Прага дол... .	1,67	Прочие поступления	103 335,52
4. Национальный банк ФИРЮ,	20,32		
г. Белград			
еч. клиринг дол.	3 165,91	I. 694 221,28	
5. Ландер Банк, г. Вена	88 037,50		
тиллинг	79 931,53	Расходы за 1961 г.	4 258 352,61
III. Кладовая	72 178,16		435 868,67
IV. Залог за предшнюю плату помещений....	8 060,44		
	43 575,--		
		ИАССИВ:	445 262,--
		ИАССИВ:	445 262,--

ДИРЕКТОР АНДАРАТА ДУНАЙСКОЙ
КОМИССИИ
БУХГРАФЕРИИ
М. РУСУ

ПОМОЩНИК ДИРЕКТОРА ПО
БУХГРАФЕРИИ

А. ВРЕДА

ОБЪЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к отчёту об исполнении бюджета Дунайской Комиссии за 1961 год

Отчёт об исполнении бюджета за 1961 год представляется на рассмотрение настоящей сессии в соответствии со статьёй 46 Правил процедуры.

Бюджет Дунайской Комиссии, состоящий, в соответствии со статьёй 10 Конвенции, из взносов придунайских государств-членов Комиссии, производимых ежегодно в одинаковом для каждого государства размере, был утверждён XIX сессией Дунайской Комиссии на 1961 год в сумме 4 638 800 форинтов, равный по приходной и расходной частям (док. ДК/СЕС 19/39).

Приходная часть бюджета (в форинтах)

Согласно решению XIX сессии, приходная часть бюджета определялась из :

I. Взносов придунайских государств-членов Комиссии :

Австрия	595 000
Болгария	595 000
Венгрия	595 000
Румыния	595 000
Советский Союз	595 000
Чехословакия	595 000
Югославия	595 000

Итого : 4 165 000

II. Переходящего остатка неиспользованных средств по бюджету 1960 года 425 800

III. Предполагавшихся прочих поступлений :
арендная плата сотрудников за пользование имуществом Комиссии, %% начисления в банках, поступления от проданных публикаций Комиссии и прочие 48 000

Всего : 4 638 800

Фактически приходная часть бюджета в 1961 году состояла :

I.	Взносы придунайских стран-членов Дунайской Комиссии	4 165 000
II.	Переходящий остаток неиспользованных средств по бюджету 1960 года	425 886
III.	Прочих поступлений	103 335
	в том числе :	
	арендная плата за пользование сотрудниками имуществом Дунайской Комиссии ...	19 739
	поступления от проданных публикаций Дунайской Комиссии	4 230
	поступления от проданных предметов инвентаря Дунайской Комиссии	76 086
	% % начисления в банках	3 280

Итого : 4 694 221

Предварительные взносы государств-членов ДК в счёт 1962 года

9 393

Всего : . 4 703 614

Расходная часть бюджета (в форматах)

Предусмотренная для расходования сумма на 1961 год	4 638 800
Сумма, поступившая в бюджет за счёт увеличения остатка бюджета на 1961 год и увеличения статьи «Прочие поступления»	55 421
Итого :	4 694 221

Сумма фактических расходов в 1961 году

4 258 353

Переходящий остаток по бюджету на 1962 г.....

435 868

Структура остатка по статьям

	<i>Остаток</i>	<i>Перерасход</i>
I. Заработка плата	139 749	—
II. Начисления на зарплату	11 812	—
III. Хозяйственные расходы	17 425	—
IV. Расходы по командировкам	20 557	—
V. Издание материалов Комиссии	212 830	—
VI. Проведение и обслуживание сессии	1 220	—
VII. Приобретение литературы	1 773	—
VIII. Приобретение инвентаря	—	43 472
IX. Приобретение спецодежды	246	—
X. Медицинское обслуживание	11 498	—
XI. Представительские и др. расходы	40	—

XII. Культфонд	6 769	
Прочие поступления	55 421	
Итого :	479 340	43 472
Всего переходящий остаток на 1962 год		435 868

Значительная доля неиспользованных средств по бюджету 1961 года и увеличение переходящего остатка на 1962 год, как и в предшествующие годы, являются следствием невыполнения типографией своих договорных обязательств, в результате чего не вышли из печати ряд изданий Дунайской Комиссии. Из предусмотренных по бюджету на 1961 год на издание материалов Дунайской Комиссии 450 000 форинтов было использовано только 237 170 форинтов, а 212 830 форинтов остались в виде переходящего остатка.

В состав переходящего остатка включены также 139 749 форинтов, оставшихся неиспользованными по статье «Заработка плата» в связи с решением XIX сессии о введении новых должностных окладов не с 1 января 1961 года, как это было предусмотрено в бюджете, а с 1 февраля. Кроме того, за счёт продажи бывшего в употреблении инвентаря Комиссии и старых автомашин, увеличилась статья «Прочие поступления» и вся приходная часть бюджета на 55 335 форинтов.

Указанные факты помешали аппарату выполнить в 1961 году рекомендацию группы экспертов по финансовым вопросам об уменьшении суммы переходящего остатка.

Расходование средств по статьям

Статья I — Заработка плата

Выплата заработной платы штатным сотрудникам аппарата Комиссии производилась в форинтах, в соответствии с должностными окладами, утверждёнными XIX сессией, и надбавками, установленными действующим Регламентом.

На основании решения XIX сессии новые должностные оклады штатных сотрудников были введены в действие с 1 февраля 1961 года.

Заработка плата внештатному персоналу выплачивалась в форинтах, в соответствии с установленными Директором на основании местного законодательства окладами.

Как указывалось выше, экономия средств по данной статье образовалась в связи с изменением срока введения новых окладов.

Статья II — Начисления на заработную плату

Начисления на заработную плату внештатного персонала производились в соответствии с действующим законодательством. Экономия в сумме 11 812 форинтов образовалась вследствие имевшегося в начале года недокомпенсирования внештатного персонала.

Статья III — Хозяйственные расходы

В целом по статье «Хозяйственные расходы» имеется экономия в сумме 17 425 форинтов. Эта экономия образовалась, главным образом,

по § «Наём помещений» в результате более поздней, чем предполагалось, сдачи в эксплуатацию нового дома для сотрудников Комиссии.

Предусмотренная в смете на 1961 год сумма на оплату счетов за освещение и газ, в связи с увеличением в Комиссии электроприборов и вводом в действие электрического ротора, оказалась недостаточной, в результате чего образовался перерасход в сумме 4475 форинтов, который был покрыт за счёт экономии по другим параграфам этой статьи.

Статья IV — Командировки и перемещения сотрудников

По данной статье в целом также имеются неиспользованные средства в основном по § «Оплата суточных», за счёт изменения плана намечавшихся командировок. Аппарат Комиссии не принял участия в конференции в Балтиморе и поездке по Рейну. Однако, по § «Перемещения» образовался перерасход в сумме 2271 форинт, за счёт того, что на эту статью по разрешению Председателя Дунайской Комиссии были отнесены расходы по перевозке вещей сотрудников в новые квартиры в сумме 10 215 форинтов.

Статья V — Издание материалов Комиссии

По вине типографии, не выполнившей установленных в договоре сроков, своевременно не вышли из печати и не были оплачены до 1 января 1962 года следующие издания Комиссии:

1. Протоколы XIX сессии Комиссии.
2. Правила процедуры ДК.
3. Гидрологический Ежегодник за 1960 год.
4. Единая система навигационной путевой обстановки на Дунае.
5. Сборник законоположений, часть I.
6. Описание сигнальных станций.

Указанные работы на сумму 115 800 форинтов, должны быть оплачены из бюджета 1962 года.

Статья VI — Проведение и обслуживание сессий

Ассигнованные в пределах сметы суммы израсходованы на проведение сессии и 3-х совещаний экспертов. Остаток 1220 форинтов.

Статья VII — Приобретение литературы

На приобретение технической справочной литературы и периодических изданий израсходовано 13 227 форинтов.

Статья VIII — Приобретение инвентаря и средств транспорта

На статью «Приобретение инвентаря и средств транспорта» отнесены непредвиденные расходы по приобретению некоторой, крайне необходимой мебели, в связи с переездом сотрудников в новые малогабаритные квартиры. Также сюда отнесены непланировавшиеся расходы по приобретению новой автомашины Шкода-фургон для хозяйственных целей взамен вышедшей из строя старой.

Весь перерасход по указанной статье по согласованию с Председателем и Секретарём Комиссии перекрыт за счёт продажи старых автомашин и вышедшего из употребления инвентаря.

Статья IX — Приобретение спецодежды

На приобретение спецодежды для обслуживающего виештатного персонала по действующим местным нормам было израсходовано 9754 форинта.

Статья X — Медицинское обслуживание

1. Сумма, уплаченная по этой статье, согласно договору, заключенному между аппаратом Комиссии и венгерскими органами социального страхования (50 форинтов в месяц на каждого сотрудника аппарата и членов их семей) составляет 17 222 форинта.

2. На выплату сотрудникам установленных Регламентом пособий при уходе в отпуск или рождении детей израсходовано 79 280 форинтов. Экономия в сумме 10 720 фт образовалась в результате неукомплектованности штатных сотрудников в 1961 г.

Статья XI — Премиальные, представительские и непредвиденные расходы

Расходы по этой статье составляют 13 960 форинтов.

Статья XII — Культфонд

По этой статье израсходовано 24 231 форинт.

Экономия в сумме 6769 форинтов образовалась в связи с уменьшением количества фактических часов занятий иностранным языком, оплачиваемых по данной статье.

Таким образом, утвержденный XIX сессией бюджет соответствовал реальным расходам Дунайской Комиссии и обеспечил успешное выполнение плана работы на 1961 год.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УНИФИКАЦИИ
ПРАВИЛ САНИТАРНОГО НАДЗОРА НА ДУНАЕ

РАЗДЕЛ I

ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Статья 1

Санитарный надзор на Дунае осуществляется санитарно-эпидемиологической службой (учреждениями) придунайских государств на своём соответствующем участке реки.

Статья 2

Настоящие правила определяют максимум санитарных требований в портах и на судах по обеспечению санитарных условий для пассажиров, судовых команд и лиц, находящихся на портовой территории, с целью предупреждения запосов карантинных болезней (чума, холера, осна, жёлтая лихорадка, а также в случае эпидемического развития сыпного тифа и возвратного тифа) в дунайские порты или выноса их за пределы придунайских государств.

Статья 3

Все суда, прибывающие из-за границы, должны останавливаться в пограничных портах для производства санитарного осмотра. Кроме того, морские суда должны поднимать на фок-мачте днём жёлтый флаг по Международному своду сигналов. В ночное время флаг заменяется одним оранжевым огнём на фок-мачте, видимым со всех направлений.

Если на речном или на морском судне имеется случай заболевания карантинной болезнью (чума, холера, осна, жёлтая лихорадка, сыпной тиф и возвратный тиф) или, если речное или морское судно прибывает с заражённой территорией, оно должно поднять чёрно-жёлтый флаг по международному своду сигналов. В ночное время флаг заменяется двумя оранжевыми огнями, расположеннымами один под другим на фок-мачте и видимыми со всех направлений.

Капитаны обязаны предупредить ближайший порт на пути их следования, используя для этой цели все средства, имеющиеся в их распоряжении.

После производства санитарного осмотра и по получении соответствующего санитарного свидетельства, капитан речного или морского судна даёт распоряжение о спуске карантинного флага или оранжевого огня.

Статья 4

Для осуществления санитарных мероприятий и санитарного надзора в дунайских портах придунайскими государствами учреждаются санитарные пункты в определённых местах, действующие на основе соответствующих положений, утверждённых правительством каждого придунайского государства для своей территории.

Санитарные пункты должны быть организованы таким образом, чтобы они могли обеспечить возможность производства врачебного осмотра и лабораторного анализа и исследования, дезинфекции, дезинсекции, дератизации и вакцинации, а также изоляцию больных и наблюдение за всеми лицами, подозрительными на заболевание.

Статья 5

Указания санитарного портового надзора, касающиеся соблюдения настоящих правил, являются обязательными для всех экипажей судов, пассажиров и лиц, работающих в портах и других организациях, расположенных на территории порта.

Статья 6

Настоящие правила должны осуществляться без дискриминации по мотивам национальной принадлежности судов, пунктов их отправления и назначения или по каким-либо другим причинам.

Проведение санитарных мероприятий должно быть организовано так, чтобы они причиняли минимум затруднений для международного плавания.

Статья 7

Каждое придунайское государство обязано в течение 24 часов информировать по телеграфу другие придунайские государства о первом случае появления чумы, холеры, оспы, жёлтой лихорадки, а также при эпидемическом развитии сыпного тифа и возвратного тифа, появившихся в дунайском порту или его окрестностях.

РАЗДЕЛ II

САНИТАРНЫЙ НАДЗОР В ПОРТАХ

Статья 8

На санитарный портовый надзор при содействии администрации порта возлагается:

1. Постоянный контроль за выполнением администрацией порта, капитанами судов, администрациями учреждений, расположенных на территории порта, а также пассажирами и другими лицами, находящимися в порту, всех санитарных правил и распоряжений в соответствии с положениями Международного санитарного регламента* и взаимных санитарных соглашений между государствами.

2. Прием и отпуск судов, приходящих из-за границы, в части санитарного их осмотра и освидетельствования экипажей судов и пассажиров в случае подозрения на какое-нибудь карантинное заболевание, пониманное в статье 2 первого раздела.

3. Медико-санитарная обработка экипажей судов, пассажиров и лиц, работающих в порту, при наличии показаний по карантинным заболеваниям, а также производство дезинфекции, дезинсекции и дератизации зараженных и подозрительных на заражение судов, вещей, багажа и груза, или в целях профилактических мероприятий.

В исключительных случаях, когда нет возможности произвести указанную обработку в данном порту, возможно направление такого судна в ближайший порт, где эти меры могут быть приняты.

4. Запрещение посадки на суда лиц, имеющих симптомы чумы, холеры, оспы, жёлтой лихорадки, сыпного тифа и возвратного тифа, или лиц, изолированных в связи с подозрением на заражение до истечения установленного срока карантина, а также лиц, прибывших из зараженной местности без соответствующих прививок, требуемых Международным санитарным регламентом.

5. Производство профилактических прививок и выдача сертификатов о вакцинации (приложение III «а» и «б») против холеры и оспы по эпидемиологическим показаниям лабораторных, санитарно-гигиенических и микро-биологических исследований различных предметов и материалов с судов, а при наличии в составе пункта противочумной лаборатории, также исследования грызунов на заражённость чумой.

6. Систематическое обследование всех судов, стоящих в порту, и

*Принят IV Всемирной Ассамблеей здравоохранения в 1951 г. и дополнен VIII, IX и XIII Всемирными Ассамблеями здравоохранения в 1955, 1956 и 1960 годах.

портовой территории с её помещениями и складами на заражённость крысами и другими грызунами и осуществление руководства и контроля за дезинфекцией, дезинсекцией и дератизацией.

7. Наблюдение за снабжением судов и портов доброкачественной питьевой водой.

8. Выдача санитарных документов, удостоверений и справок, касающихся судов, экипажей и пассажиров.

9. Контроль за наличием на судах своего государства аптечек, имеющих минимальный набор профилактических средств и лечебных медикаментов против карантинных заболеваний, а также инструкций и наставлений по этим болезням и медикаментам.

Статья 9

При приходе судна из-за границы в пограничный порт, власти санитарного портового надзора обязаны потребовать и отобрать у капитана судна Санитарную декларацию (приложение № 1) и путём устного опроса выяснить, имеются ли на судне больные и не было ли случаев карантинных заболеваний в пути.

Если заболеваний на судне не было и в Санитарной декларации не имеется пометок о заболеваемости, судну немедленно выдаётся разрешение на право свободной практики в порту, не требуя для того особого документа.

Если на судне окажутся больные, имеющие симптомы карантинных болезней (чума, холера, оспа, жёлтая лихорадка, сыпной тиф и возвратный тиф), в этом случае санитарные портовые власти имеют право задержать судно впредь до выполнения им неотложных противоэпидемических мероприятий, для чего капитану выдаётся Свидетельство о применении к судну санитарных мер (Приложение II).

Задержка здоровых лиц, не соприкасающихся с больными, не допускается. Меры, применяемые к лицам, соприкасавшимся с больными, указаны в статьях 14, 15, 16, 17 и 18 настоящих Рекомендаций.

Транзитные грузы не должны подвергаться дезинфекции и дезинсекции, если упаковка исключает возможность распространения ими инфекции и сама упаковка не подозрительна в этом отношении. Почтовая корреспонденция, книги, журналы и деловые бумаги также не подлежат санитарной обработке.

Во всех случаях задержка судна должна быть возможно кратковременной, не нарушающей его нормального движения. При этом принимаются во внимание предупредительные меры, уже принятые при выходе данного судна из порта отхода.

Статья 10

Санитарный осмотр прибывших судов из-за границы производится в любое время суток в порядке очерёдности их прибытия, в присутствии капитана или лиц его заменяющих, оказывающих полное содействие лицам, производящим осмотр, который, во избежание задержки судов, ограничивается лишь безусловно необходимыми мероприятиями.

Пассажирские суда осматриваются вне очереди. Санитарный осмотр на судах, перевозящих скоропортящиеся грузы по просьбе капитана или лица, его заменяющего, также производится вне очереди, но только после пассажирских судов.

Статья 11

Судно, получившее право свободной практики с санитарной точки зрения в пограничном порту данного государства, может быть допущено к свободной практике в другом порту этого государства без санитарного осмотра, но после устного опроса капитана судна.

Статья 12

В тех случаях, когда по указанию санитарных властей порта, санитарный осмотр судна не производится в пограничном порту, осмотр производится в ближайшем порту, в соответствии с положениями, изложенными в статьях 8, 9 и 10.

Статья 13

При отходе судна в заграничное плавание производится санитарный осмотр. Если при осмотре обнаруживается подозрение на карантинные болезни или обнаруживаются карантинные заболевания, санитарный надзор принимает необходимые меры по изоляции больных на берег и производству дезинфекции, дезинсекции или дератизации соответствующих помещений судна и предметов, которые будут признаны заражёнными или поражёнными.

Применение указанных мер должно быть рассчитано таким образом, чтобы не задержать отход судна в назначенный ему срок.

РАЗДЕЛ III

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ПО ПРИМЕНЕНИЮ МЕР САНИТАРНОЙ ОХРАНЫ ГРАНИЦ ПРИДУНАЙСКИХ ГОСУДАРСТВ К ПРИБЫВШИМ СУДАМ ЗАГРАНИЧНОГО ПЛАВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ЧУМЫ, ХОЛЕРЫ, ОСПЫ, ЖЕЛТОЙ ЛИХОРАДКИ, СЫПНОГО ТИФА И ВОЗВРАТНОГО ТИФА

Статья 14

ЧУМА

1. Судно рассматривается как заражённое :

- a) если на нём имеется случай заболевания чумой человека ;
- b) если на его борту констатировано наличие чумных крыс и других грызунов.

2. Судно рассматривается как подозрительное :

- a) если, несмотря на то, что на нём не было заболевания человека чумой, на нём был обнаружен случай заболевания в течение 6 дней после посадки на судно ;

- b) если на нём обнаружена необычайная смертность крыс и других грызунов, причина которой не определена.

Подозрительное судно продолжает считаться таковым до момента, когда оно будет подвергнуто мероприятиям, изложенным в пункте 4 «а», «е», «f» и «g» настоящей статьи.

Помимо этого, экипаж и пассажиры, по усмотрению санитарного надзора порта, могут быть подвергнуты наблюдению, которое не должно превышать шести дней со дня прибытия судна.

3. Судно рассматривается как незаражённое, если на нём, хотя оно и прибыло из зараженного порта, не было вообще случаев заболеваний чумой людей или крыс и других грызунов ни в момент отплытия, ни во время перехода, если он длился более шести суток, ни в момент прибытия, и если на борту его не обнаружено большой смертности крыс и других грызунов.

4. Заражённое чумой судно подвергается следующим мерам :

- a) производится врачебный осмотр ;
- b) больные немедленно перевозятся на берег и изолируются по возможности одиночного их размещения ;
- c) все лица, соприкасавшиеся с больными и лица, которых санитарный надзор порта имеет основания считать подозрительными, под-

вергаются дезинсекции и наблюдению, но с тем, чтобы это наблюдение не превышало 6 дней, считая со дня прибытия судна.

d) лица, подвергнутые изоляции или наблюдению обязаны подчиняться всем клиническим и микробиологическим исследованиям, которые санитарный надзор признаёт необходимыми;

e) бывшие в употреблении постельные принадлежности, белье, предметы пользования и другие предметы, которые по мнению санитарного надзора порта признаются зараженными, подвергаются дезинсекции и, если это необходимо, дезинфекции;

f) все помещения судна или те части его, в которых помещались чумные больные или же которые, по мнению санитарного надзора, признаются зараженными, подвергаются дезинфекции, дезинсекции, и, если это необходимо, дератизации;

g) санитарный надзор может предписать дератизацию до выгрузки, если он считает, что, по свойству груза и его расположению, можно произвести полное уничтожение крыс и других грызунов без выгрузки. В этом случае судно не может быть подвергнуто новой дератизации после разгрузки.

В остальных случаях полное уничтожение грызунов должно быть произведено на судне при пустых трюмах.

На судах в балласте эта операция должна производиться возможно раньше до погрузки.

Если судно должно выгрузить только часть своего груза и если санитарный надзор порта признает, что нельзя приступить к полной дератизации, это судно может оставаться в порту в течение времени, необходимого для выгрузки этой части груза с тем, чтобы все предосторожности были признаны удовлетворяющими санитарный надзор, т. е. с целью воспрепятствовать крысам и другим грызунам переход с судна на берег во время выгрузки товаров или другим путём.

Выгрузка должна происходить под наблюдением санитарной службы порта, которая принимает все необходимые меры, чтобы избежать заражения занятого при этом персонала.

Этот персонал должен быть подвергнут наблюдению, срок которого не должен превышать шести дней с момента, когда персонал перестал работать при выгрузке.

5. Подозрительные на чуму суда подвергаются мерам, предусмотренным в пункте 4 «*a*», «*c*», «*f*», «*g*» настоящей статьи.

6. Судно, не зараженное чумой, немедленно допускается к свободной практике.

По усмотрению санитарного надзора порта, могут быть применены к этому судну предупредительные меры, как врачебный осмотр, с целью констатации, действительно ли судно находится в условиях, предусмотренных определением понятия о незараженном судне.

Статья 15

ХОЛЕРА

1. Судно рассматривается как зараженное :

a) если на борту имеется случай холеры ;

b) если был случай холеры в течение пяти дней, предшествовавших прибытию судна в порт.

2. Судно рассматривается как подозрительное :

a) если на нём был случай холеры во время перехода и не было ни одного такого случая в течение пяти дней до прибытия ;

b) судно продолжает считаться подозрительным до того момента, когда будет подвергнуто мерам, предусмотренным в пункте 4 «*a*» «*b*», «*c*», «*d*», «*e*», «*f*», «*g*» и «*h*» настоящей статьи.

3. Судно считается незараженным, если на нём, хотя оно и прибыло из зараженного порта или имеет на борту лиц, прибывших из зараженной местности, не было случая холеры в момент отплытия, во время перехода в течение пяти суток или при прибытии.

В случаях наличия больных, имеющих клинические признаки холеры, применяются все санитарно-предупредительные меры, предписанные для случаев холеры, независимо от данных бактериологического исследования.

4. Зараженное холерой судно подвергается следующим мерам :

a) производится врачебный осмотр ;

b) больные немедленно перевозятся на берег и изолируются ;

c) экипаж и пассажиры по усмотрению санитарного надзора, могут быть высажены на берег и подвергнуты изоляции или наблюдению в течение срока, не превышающего пяти дней, считая со времени прибытия судна.

Лица, имеющие действительное удостоверение о вакцинации против холеры, могут быть подвергнуты наблюдению, но не изоляции. Удостоверение годно в течение 6-ти месяцев, считая с 6-го дня после первого введения вакцины ; в случае новой инъекции, полученной до истечения этого периода, годность удостоверения продлевается на следующие 6 месяцев, считая со дня новой инъекции.

d) бывшие в употреблении постельные принадлежности, бельё, предметы пользования и другие предметы, которые по мнению санитарного надзора считаются зараженными, дезинфицируются ; пищевые продукты, которые по мнению санитарного надзора также считаются зараженными, изымаются ;

e) части судна, в которых находились больные холерой или которые рассматриваются санитарным надзором как зараженные, подвергаются дезинфекции ;

f) если на судне питьевая вода санитарным надзором признаётся подозрительной, её выливают после дезинфекции и заменяют, после дезинфекции резервуаров, водой хорошего качества ;

g) санитарный надзор запрещает выливание в порту без предварительной дезинфекции балластной воды, если она была взята в зараженном порту ;

h) санитарный надзор воспрещает выливать или выбрасывать в воду порта человеческие испражнения, а равно выливать сточные воды без предварительной дезинфекции ;

i) выгрузка должна производиться под контролем санитарного надзора, который принимает все необходимые меры, чтобы избежать заражения занятого при выгрузке персонала.

Персонал подвергается изоляции или наблюдению в течение пяти дней, считая с момента, когда была прекращена работа по выгрузке.

5. Подозрительное на холеру судно подвергается мерам, перечисленным в пункте 4 «*a*», «*d*», «*e*», «*f*», «*g*» и «*h*» настоящей статьи.

Экипаж и пассажиры по усмотрению санитарного надзора, могут быть подвергнуты наблюдению, которое не должно превышать пяти дней, считая со времени прибытия судна.

6. Судно, объявленное зараженным или подозрительным только на основании появления на борту случаев, представляющих клинические симптомы холеры, будет считаться незараженным, если меры, предписанные санитарным надзором в соответствии с приведенными выше пунктами 4 и 5 были должным образом осуществлены.

7. Суда, не зараженные холерой, немедленно допускаются к свободной практике.

Статья 16

ОСПА

Судно, на борту которого во время перехода или в момент прибытия был случай заболевания оспой, подвергается следующим мерам :

a) производится врачебный осмотр ;

b) больные немедленно высаживаются на берег и изолируются ;

c) лица, которых санитарный надзор имеет основание считать подвергшимися возможности заражения на борту, и которые по мнению санитарного надзора не предохранены вакцинацией, произведенной более трёх лет до прибытия в порт или предшествовавшим заболеванием оспой, могут быть подвергнуты либо вакцинации, либо наблюдению, причём продолжительность наблюдения должна определяться в соответствии с условиями, но не должна превышать четырнадцати дней, считая с последнего случая угрозы инфекции.

Лица, отказавшиеся от вакцинации, могут быть изолированы на 14 дней, считая со дня, когда они подвергались опасности заражения ;

d) бывшие в употреблении постельные принадлежности, бельё, предметы пользования и другие предметы, которые, по мнению санитарного надзора считаются зараженными, подвергаются дезинфекции ;

e) части судна, в которых находились больные оспой или которые, по мнению санитарного надзора, считаются зараженными, подвергаются дезинфекции, после чего судно немедленно допускается к свободной практике.

Санитарный надзор порта имеет право применять, после высадки людей на берег, меры, которые он считает целесообразными для обеспечения наблюдения над лицами, не предохраненными вакцинацией и пребывающими на судне, не имеющим на борту оспы, но покинувшем меньше чем за четырнадцать дней местность, зараженную оспой.

Статья 17

ЖЕЛТАЯ ЛИХОРАДКА

1. Судно рассматривается как зараженное, если на нём был случай жёлтой лихорадки на борту или в момент отплытия, или во время перехода.

2. Судно рассматривается как подозрительное, если на нём не было случаев жёлтой лихорадки, но если оно прибывает в течение 30 дней после его отхода из зараженного порта и если санитарный надзор обнаружит присутствие *Aedes aegypti*.

3. Всякое другое судно рассматривается как незараженное.

4. Судно, зараженное жёлтой лихорадкой, подвергается следующим мерам :

a) производится врачебный осмотр ;

b) больные перевозятся на берег и изолируются ;

c) на судне производится уничтожение комаров во всех фазах их развития, насколько это возможно, до выгрузки груза.

Если выгрузка происходит до уничтожения комаров, персонал подвергается изоляции или наблюдению, которое не должно превышать шести дней, считая с момента, когда этот персонал перестает работать по выгрузке.

5. Судно, подозрительное по жёлтой лихорадке, может быть подвергнуто мерам, перечисленным в настоящей статье в пункте 4«а» и «с».

6. Не зараженное жёлтой лихорадкой судно, идущее из зараженной зоны, допускается к свободной практике после врачебного осмотра и уничтожения комаров.

Статья 18

СЫПНОЙ И ВОЗВРАТНЫЙ ТИФ

Судно, на борту которого во время перехода или в момент прибытия были случаи сыпного или возвратного тифа, может быть подвергнуто следующим мерам :

a) производится врачебный осмотр ;

b) больные подвергаются дезинсекции, перевозятся на берег и изолируются ;

c) лица, которых можно считать носителями вшей или подвергшиеся возможности заражения, также подвергаются дезинсекции и могут быть подвергнуты наблюдению, продолжительность которого не должна быть более четырнадцати дней для сыпного и 8 дней для возвратного тифа ;

d) бывшие в употреблении постельные принадлежности, бельё, предметы пользования и другие предметы, которые, по мнению санитарного надзора признаются зараженными, подвергаются дезинсекции, а при наличии заболевания сыпным тифом, в случае необходимости, дезинфицируются ;

e) части судна, в которых находились больные и которые, по мнению санитарного надзора признаются зараженными, подвергаются дезинсекции и дезинфекции.

После проведения этих мероприятий судно допускается к свободной практике.

Санитарный надзор порта имеет право применять меры для обеспечения наблюдений над лицами, прибывшими на судне, не имевшем на борту сыпного или возвратного тифа, но покинувшем местность, где наблюдалась эпидемия этих заболеваний, менее чем за 14 дней для сыпного тифа и 8 дней для возвратного тифа.

РАЗДЕЛ IV

ОБ ОПЛАТЕ МЕДИКО-САНИТАРНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Статья 19

1. Власти санитарного надзора в порту не взимают никакой платы-

a) с пассажиров и судового экипажа за оказываемую медицин-
скую помощь санитарными портовыми пунктами и за содержание их во
время изоляции в лечебно-санитарных учреждениях по подозрению на
одно из карантинных заболеваний ;

b) за любой медицинский осмотр, предусматриваемый настоящими
положениями, а также за любой дополнительный анализ, бактериоло-
гический или другой, в котором может появляться необходимость для
определения состояния здоровья осматриваемого лица ;

c) за любую вакцинацию при прибытии и за любое удостоверение,
относящееся к этому.

2. Плата по транспортировке больных на берег, за дезинфекцию,
дезинсекцию и дератизацию судов производится за счёт судовладельца.
Эта плата должна быть умеренной и ни в коем случае не превышать
действительной стоимости оказанных услуг. Она взимается по единому
тарифу, установленному каждым придунайским государством для своей
территории.

3. Указанная плата взимается без различия по мотивам нацио-
нальной принадлежности, места нахождения или пребывания, в отно-
шении лиц, или национальной принадлежности флага, реестра или
владения в отношении судов.

Р А З Д Е Л V

ОБРАЩЕНИЕ С ТРУПАМИ

Статья 20

Трупы лиц, умерших на судне, запрещается выбрасывать в реку.
Трупы лиц, умерших от карантинных и других заразных болезней, подлежат погребению в ближайшем порту, согласно существующим санитарным правилам данного государства.

САНИТАРНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

(представляется капитанами судов, следующих из портов, расположенных вне данной территории)

Порт.....	Дата
Найменование судна	, идущего из
следующего в	
Национальность	Фамилия капитана
Тоннаж (нетто)	
Дератизация или освобождение от дератизации	{ Удостоверение от (дата) выданное в Каюты Кол-во членов экипажа Палуба
Количество пассажиров	

Перечень остановок с начала следования с указанием дат отирования

Санитарный вопросник

*Отвечать
ДА или НЕТ*

1. Был ли в пути* случай заболевания (подозрения) чумой, холерой, жёлтой лихорадкой, оспой, сыпным или возвратным тифом? (Указать подробности в таблице)
2. Были ли на судне в пути случаи заболевания (или подозрения) крыс или мышей или наблюдалась ли необычайная их смертность?
3. Был ли случай смерти на судне в течение пути* не от несчастного случая? (Указать подробности в таблице)
4. Имеются ли на судне или имелись ли в пути* случаи заболеваний, подозреваемых заразными? (Указать подробности в таблице)
5. Имеются ли в настоящее время больные на судне? (Указать подробности в таблице)

Примечание: В случае отсутствия врача, капитан должен рассматривать следующие симптомы, как подозрительные на заразную болезнь: высокая температура, сопровождающаяся крайним упадком сил, или сохраняющаяся в течение многих дней, или с опуханием желез; всякое раздражение кожи или острая сыпь с повышением или без повышения температуры; всякий серыйный понос с симптомами характерного обесселивания; покалывание, сопровождающееся язвом.

6. Известно ли вам любое другое обстоятельство, которое могло бы на судне способствовать заражению или распространению болезни?

Я объявляю, что сведения и ответы, данные в настоящей Санитарной декларации (включая таблицу), являются, насколько мне известно, и насколько у меня есть основания думать, точными и соответствующими действительности.

Подпись
(капитан)

Скреплено подписью
(судовой врач)

Дата

* Если с момента начала путешествия прошло больше 4-х недель, достаточно дать сведения за последние 4 недели.

ТАБЛИЦА, ПРИЛАГАЕМАЯ К ДЕКЛАРАЦИИ
(подробности каждого случая болезни или смерти на судне)

Фамилия	Класс или должность на борту	Возраст	Пол	Гражданство	Порт посадки	Лицо посадки	Характер болезни	Начало и конец болезни	Результат смерти	Постановка именем

*Указать, выздоровел, еще болен, или умер больной.

**Указать, находится ли еще больной на судне или высажен или, если он умер, похоронен (указать название порта)
или труп его спущен в море.

СВИДЕТЕЛЬСТВО

о применении к прибывшему из-за границы
судну «.....» санитарных мер

На основании ст. Правил санитарного надзора
на Дунае, применяемых в (государстве),
к судну «.....» применены следующие санитарные меры:

.....
.....
.....
.....

и судну предоставлено право свободной практики.

Начальник санитарного надзора
..... порта

..... 196..... г.

Порт

**МЕЖДУНАРОДНОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ О ВАКЦИНАЦИИ ИЛИ ПО-
ВТОРНОЙ ВАКЦИНАЦИИ ПРОТИВ ХОЛЕРЫ**

Настоящим удостоверяется, что
подпись которого(оей) следует:

(фамилия, год рождения, пол)

был(а) вакцинирован(а) или повторно
вакцинирован(а) против холеры в указанную дату.

Дата	Подпись и профессиональное звание вакцинатора	Достоверная печать	
1		1	2
2			
3		3	4
4			

Настоящее Удостоверение действительно в течение 6 месяцев, спустя 6 дней после первого высыпания вакцины или в случае повторной вакцинации в течение этого же периода, 6 месяцев, со дня повторной вакцинации.

Достоверная печать должна соответствовать образцу, предписанному санитарной администрацией территории, где вакцинация была произведена.

Всякая поправка или помарка на удостоверении или опущение какой-нибудь из содержащихся в нем отметок, может повлиять на его годность.

**МЕЖДУНАРОДНОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ
О ВАКЦИНАЦИИ ИЛИ ПОВТОРНОЙ ВАКЦИНАЦИИ ПРОТИВ
ОСПЫ**

Настоящим удостоверяется, что
(фамилия, год рождения, пол)
 подпись которого (о/й) следует:

был(а) вакцинирован(а) или повторно
 вакцинирован(а) против оспы в указанную дату.

Дата	Указать «х» если:	Подпись и про- фессиональное звание вакцини- атора	Достоверная печать	
1a	Первичная вакцинация, произведенная		1a	1b
1b	Принялась Не принялась			
2	Повторная вакцинация, произведен- ная		2	3
3	Повторная вакцинация, произведен- ная			

Настоящее Удостоверение действует в течение 3-х летнего периода, спустя 8 дней после первичной вакцинации, произведенной с успехом (принявшейся), или в случае повторной вакцинации со дня этой вакцинации.

Достоверная печать должна соответствовать образцу, предписанному санитарной администрацией территории, где была произведена вакцинация.

Всякая поправка или помарка на удостоверении или опущение какой-нибудь из содержащихся в нём отметок, может повлиять на его годность.

**МЕЖДУНАРОДНОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ
О ВАКЦИНАЦИИ ИЛИ ПОВТОРНОЙ ВАКЦИНАЦИИ ПРОТИВ
ЖЕЛТОЙ ЛИХОРАДКИ**

Настоящим удостоверяется, что (фамилия, год рождения, пол)
 подпись которого (офиц.) следует: был(а) вакцини-
 рован(а) или повторно вакцинирован(а) против желтой лихорадки в указанную
 дату.

Дата	Подпись и профессиональное звание вакцинатора	Происхождение примененной вакцины и номер комплекта	Официальная печать центра вакцинации	
1			1	2
2				
3			3	4
4				

Настоящее Удостоверение годно только в том случае, если примененная вакцина одобрена Всемирной Организацией Здравоохранения и если центр вакцинации уполномочен санитарной администрацией территории, на которой он расположен.

Настоящее Удостоверение действительно на период 6 лет, спустя 10 дней после дня вакцинации, или в случае повторной вакцинации в течение этого же периода, 6 лет, считая со дня повторной вакцинации.

Всякая поправка или помарка на Удостоверении или опущение какой-нибудь из содержащихся в нём отметок, может повлиять на его годность.

КЛАССИФИКАЦИЯ ГРУЗОВ
ДЛЯ СТАТИСТИЧЕСКОГО БЮЛЛЕТЕНЯ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

Нумерация и название группы	Перечень товаров, исключенных из данную группу
1. Пищевые продукты, напитки и табак	Живые животные, мясо свежее, охлаждённое или замороженное, мясные изделия и мясные консервы ; молоко и сливки свежие или консервированные, молочный порошок, масло животное, сыр, прочие молочные продукты, яйца ; рыба всякая : свежая, мороженая, солёная и кон- чёная, раки, ракообразные и моллюски, рыбные изделия и рыбные консервы ; фрукты : виноград, яблоки, груши, слива, цитру- совые плоды, прочие фрукты и плоды, ягоды, грибы свежие, сушёные, обезвоженные и кон- сервированные ; бахчевые культуры, орехи ; картофель и прочие свежие, сушёные и консер- вированные овощи ; сахар-сырец, сахар-рафинад, патока, глюкоза, декероза и другие виды сахара, сахарная свёкла; мука и крупа всех сортов и наименований, от- руби и прочие продукты перемола ; кондитерские изделия и прочие изделия из саха- ра, натуральный мёд ; макароны, корнфлекс, крахмал, дрожжи ; кофе, какао, шоколад, чай, пряности ; маргарин, ляйр, растительные масла в таре; без- алкогольные напитки, соки ; пиво, вино, виноградное сусло, спирт, водка, прочие напитки, содержащие алкоголь ; табак-сырец, обработанный табак, табачные из- делия ; прочие продовольственные продукты (за исchio- чением спирта и растительных масел наливом и пицевой соли).
2. Зерновые	Пшеница, рожь, кукуруза, ячмень, овёс, сур- жик, полба, просо, гречиха, горох, чечевица, фасоль, рис, бобы, вика, гаоляни, чумиза, арахис ; зернофураж, зерновые отходы от очистки зер- на ; жмыхи, комбикорм ;

Нумерация и название группы	Перечень товаров, включенных в данную группу
3. Лес и лесоматериалы	<p>семена хлопка, подсолнечника, каштана, сои, льна, сеянных трав и других культур ;</p> <p>прочие зерновые неразмолотые, не вспаренные в другие подразделения.</p> <p>Круглый лес, крепёжный лес, пропсы, балансы, судостроительный и гидротехнический лес, древесина ценных пород, шпалы, брусья и прочие пиломатериалы ;</p> <p>фанера всякая, шпон всякий ;</p> <p>фасинник, камыш ;</p> <p>древесина, предназначенная для получения древесной массы ;</p> <p>дрова для отопления, углежжения и технических целей, древесные отходы ;</p> <p>пробка-сырец и пробковые отходы.</p>
4. Строительные материалы минерального происхождения	<p>Цемент всякий, асбестоцемент и этернит, известь для строительных целей ;</p> <p>несок всех видов, гравий, щебень, шлаки для строительных целей, камень дикий и обработанный, галька, немза, глина, алебастровый камень, туф, мел, гипс, ракушечник, известняк, макадам, тармакадам, кирпич, черепица ;</p> <p>строительные детали из бетона или цемента ;</p> <p>серы и прочие перудные исконаемые (за исключением угля, нефти и минеральных удобрений)</p>
5. Руды и металлический лом	<p>Руда железная, медная, марганцевая и прочих металлов, агломераты и концентраты руд, колчедановые и никитовые огарки, бокситы, шлаки для переплавки, колонниковая пыль, плавиковые шпаты и клинкер цветных металлов ;</p> <p>лом чугунный, железо-стальной и цветных металлов в кусках и пакетах, стружка, окалина прокатного и кузнецкого производства, сварочный шлак, скрап, лом биметалла с железной основой, обрезки, осколки, обрубки металлов и изделия из них, старые части металлических изделий и машин и другие отходы чёрных и цветных металлов и сплавов.</p>
6. Уголь, кокс, брикеты	<p>Сортовые и рядовые угли и антрациты, обогащенные угли, угольные брикеты, бурый уголь, лигнит, кокс и полукокс, коксовая мелочь, коксинг, древесный уголь, сланцы, торф.</p>
7. Металлы и заготовки из металлов	<p>Чугун всякий, сталь всякая, заготовки, рядовой и качественный прокат, блюмы, слябы, прочие полуфабрикаты чёрных металлов, квадратное, круглое, полосовое железо и сталь, проволока, прутья и профили, металлические трубы всякие, рельсы всякие, цельнокатанные колёса, бандажи, стальные накладки и подкладки рельсовые, железо всякое, слитки и белая жесть.</p>

Нумерация и
название группы

Перечень товаров, включенных
в данную группу

8. Готовые изделия из
металлов, машины и
транспортное оборудо-
вание

Цветные, редкие и драгоценные металлы: медь, цинк, свинец, олово, никель, алюминий, дюралюминий, глиноzem алюминия, анодная масса, кадмий, вольфрам, ванадий, висмут, сурьма, золото, серебро, платина в сыром виде и др.;

Сплавы цветных металлов: латунные, бронзовые, магниевые и другие сплавы.

Электроды, электродные блоки, электродная масса;

Прокатотянутые изделия из цветных металлов и литьё.

Готовые изделия из железа, стали, чугуна, из цветных металлов и их сплавов (кроме товаров широкого потребления).

Станки всякие, арматура из чёрных и цветных металлов, металлоконструкции;

краны, моторы, радиостанции, экскаваторы.

Средства транспортировки (морские и речные суда, глиссеры, полуглиссеры, катера, моторные лодки, вагоны, локомотивы, троллейбусы, автомобили, автобусы, мотоциклы и др.);

вагонные и паровозные оси;

фасонное литьё из чёрных металлов, крестовины, переводы, стрелки, запасные части для ремонта подвижного состава;

тросы, поковки, штамповки, гвозди, винты и шурупы всякие, болты, гайки, костили и т. д.

Предметы электротехники, точной механики, аппараты и инструменты (кроме товаров широкого потребления).

Сельскохозяйственные машины всякие и запасные части к ним.

9. Химические вещества

Продукты основной химической промышленности: кислоты, щёлочи, соли металлов;

продукты коксобензольной и лесохимической промышленности;

каучук;

краски, красильные и дубильные вещества, сажа всякая;

землеудобрительные вещества, хлорная известь; смолы каменноугольные, необработанные пластмассы, медикаменты, взрывчатые вещества и прочие химические продукты.

Нефть сырья или полуочищенная, мазуты, моторное топливо, нефтесмеси, полугудрон, пек нефтяной жидкый, газойль, солярика чёрная;

масла смазочные, дизельное топливо;

бензин всякий, газолин, лигроин, керосин;

10. Наливные грузы

спирт, растительные масла и другие жидкые грузы наливом.

11. Прочие грузы

Все грузы, не вошедшие в ранее перечисленные номенклатурные группы, в том числе :

резинно-асбестовые изделия, авторезина ;

кошки, кожевенное сырьё, меховые овчины, шерсть ;

хлопок, хлопчатобумажная вата, лён, пенька, верёвка, шпагат и др. льно-пеньковые изделия, пух, и перо ;

галантерея (в т. ч. и кожгалантерея), музыкальные инструменты, игрушки, дорожные вещи, меховые изделия ;

ткани разные, в том числе технические, специальные и трикотажные, дерматин, клёпка, брезенты ;

искусственное волокно, искусственный мех, тесьма, платки из тканей, бельё постельное и столовое, мешки новые и пакеты ;

обувь всякая, одежда всякая, головные уборы, трикотажные изделия ;

спички, мыло и парфюмерия ;

мебель всякая ;

металлические изделия домашнего обихода, машины швейные, радиоприёмники, телевизоры, патефоны, часы, фотоаппараты, фотопринадлежности ;

фарфоровая, фаянсовая, стеклянная посуда, зеркала ;

порожние контейнеры и тара,

живые растения ;

бумага всякая, картон, тетради, писчебумажные изделия и т. д. ;

тряпьё всякое и макулатура ;

грузы, перевозимые в качестве багажа.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Двадцатая сессия

ДК/СЕС 20/36

В О П Р О С Н И К

ДЛЯ СБОРА СТАТИСТИЧЕСКИХ СВЕДЕНИЙ О
ГРУЗООБОРОТЕ НА ДУНАЕ

СВЕДЕНИЯ

о перевозках вывезенных, ввезенных, каботажных и транзитных грузов
по Дунаю за год

(в тыс. тонн)

Страна

Год

Количество перевезенных грузов

(a)	Всего	в т. ч. по кварталам			
		I	II	III	IV
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Грузы, вывезенные из страны по Дунаю на речных судах (за исключением грузов, следующих сквозным транзитом)					
Грузы, ввезенные в страну по Дунаю на речных судах (за исключением грузов, следующих сквозным транзитом)					
Грузы, перевезённые по Дунаю в границах страны — каботаж (за исключением грузов, следующих сквозным транзитом) ...					
I. Итого перевезено на речных судах..					
Грузы, отправленные на морских судах из дунайских портов страны в непридунайские страны					
Грузы, прибывшие на морских судах в дунайские порты страны из непридунайских стран					
II. Итого перевезено на морских судах					
Грузы, перевезенные по Дунаю сквозным транзитом (на речных и морских судах):					
a) вверх по течению					
b) вниз по течению					
III. Итого перевезено сквозным транзитом					
ВСЕГО перевезено по Дунаю за год (I+II+III)					

СВЕДЕНИЯ

о перевезенных грузах и проделанных тонно-километрах национальными судами страны по Дунаю за год

	Страна	Год	
	Перевезено грузов (тыс. тонн)	Проделано тонно-километров (млн. т/км)	(2)
(a)	(1)		
Перевозки по Дунаю на национальных судах страны за отчетный год — всего: в том числе:			
1. Вывезено из страны по Дунаю.....			
2. Ввезено в страну по Дунаю.....			
3. Перевезено между иностранными портами по Дунаю			
4. Перевезено в каботаже по Дунаю...			

- Примечания : a) Страны, имеющие перевозки по Дунаю и его притокам или по Дунаю и по морю, должны включать указанные перевозки в общие данные только в той части, которая осуществляется непосредственно по Дунаю.
- b) Также подлежат учету перевозки грузов, осуществляемые между портами, расположеннымими на притоках Дуная, но в какой-то части следующие непосредственно по Дунаю.
- c) Внешнеторговые транзитные грузы, следующие с перевалкой в портах данной страны, должны учитываться соответственно как вывезенные из страны или ввезенные в страну грузы.

СВЕДЕНИЯ

о международных перевозках грузов по Дунаю по странам отправления
и прибытия

(в тыс. тонн)

Страна

Год

Страны отправления в прибытия (a)	Кол-во отправленных грузов — всего (1)	Кол-во прибывающих грузов — всего (2)
1. Советский Союз		
2. Румыния		
3. Болгария		
4. Югославия		
5. Венгрия		
6. Чехословакия		
7. Австрия		
8. ФРГ		
9. Непридунайские страны		
ИТОГО		

СВЕДЕНИЯ

о корреспонденции грузов между основными дунайскими портами

в тыс. тонн

Страна _____

Год _____

Грузы, отправленные из порта					Грузы, прибывающие в порт				
(порты страны)					(порты страны)				
5	4	3	2	1	1	2	3	4	5
					1. Килия				
					2. Измаил				
					3. Рени				
					4. Галац				
					5. Браила				
					6. Джурдику				
					7. Русе				
					8. Свиштов				
					9. Лом				
					10. Оришова				
					11. Белград				
					12. Нови-Сад				
					13. Вуковар				
					14. Дунауйварош				
					15. Будапешт				
					15. Алмашфюзитё—Сэн				
					17. Комарно				
					18. Братислава				
					19. Вена				
					20. Линц				
					21. Пассау				
					22. Регенсбург				
					23.				
					24.				
					25.				
					ИТОГО				

СВЕДЕНИЯ

о грузообороте всех дунайских портов страны
(по номенклатуре грузов) за год

(в тыс. тонн)

Страна

Год

Группы грузов	Общий грузооборот дунайских портов страны						
	Погружено			Выгружено			Итого (1+4)
	Всего	в т. ч.		Всего	в т. ч.		
(a)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Пищевые продукты, напитки и табак							
2. Зерновые.....							
3. Лес и лесоматериалы...							
4. Строительные материалы минерального происхождения							
5. Руда и металлический лом							
6. Уголь, кокс, брикеты...							
7. Металлы и заготовки из металлов							
8. Готовые изделия из металлов, машины и транспортное оборудование .							
9. Химические вещества..							
10. Наливные грузы							
11. Прочие грузы.....							
12.							
13.							
14.							
ИТОГО :							

СВЕДЕНИЯ

о грузообороте через порт

(основные дунайские порты)

(в тыс. тонн)

Страна

Год

Группы грузов	Погружено			Выгружено			Итого грузо- оборота порта (1+4)	
	Всего	в т. ч.		Всего	в т. ч.			
		в экспор-те	в импор-те		в импор-те	в кабо-таже		
(a)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
1. Пищевые продукты, напитки и табак.....								
2. Зерновые.....								
3. Лес и лесоматериалы ..								
4. Строительные материалы минерального происхождения								
5. Руда и металлический лом								
6. Уголь, кокс, брикеты...								
7. Металлы и заготовки из металлов								
8. Готовые изделия из металлов, машины и транспортное оборудование .								
9. Химические вещества ..								
10. Наливные грузы								
11. Прочие грузы.....								
12.								
13.								
14.								
ИТОГО :								

СВЕДЕНИЯ

о судах, прошедших Сулинским каналом за год

Речная Администрация Низовьев Дуная

Год _____

№ п/п	Принадлежность судов по странам	Вошло в Сулинский канал с моря			Вышло из Сулинского канала в море		
		кол-во судов	тоннаж в нетто рег. тн.	кол-во грузов в тн.	кол-во судов	тоннаж в нетто рег. тн.	кол-во грузов в тн.
(n)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
1.	Советский Союз						
2.	Румыния						
3.	Болгария.....						
4.	Югославия						
5.	Венгрия						
6.	Чехословакия.....						
7.	Австрия						
8.	ФРГ						
9.	.....					
10.	.....					
11.	.....					
12.	.....					
13.	.....					
14.	.....					
15.	.....					
16.	.....					
17.	.....					
18.	.....					
19.	.....					
20.	.....					
21.	.....					
ИТОГО:							

Форма ГТ-8

СВЕДЕНИЯ

о судах, пропавших участок Железных Ворот за год

Речная Администрация
Железных Ворот
Год

№ п/п	Принадлежность судов по странам	Суда, прошедшие Железные Ворота изврх по Дунайю		Суда, прошедшие Железные Ворота вниз по Дунайю		Итого				
		Номи- нально- чество судов	Водоизме- щение и тн.	Грузо- вместимость и тн.	Грузо- вместимость и тн.					
(а)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Советский Союз									
2.	Румыния									
3.	Болгария									
4.	Югославия									
5.	Венгрия									
6.	Чехословакия									
7.	Австрия									
8.	ФРГ									
9.	Прочие страны									
Итого:										

СВЕДЕНИЯ

о наличии флота на Дунае по состоянию на

.....

Страна

Год

	(n)	Суда, находящиеся в эксплуатации		
		Количество единиц	Общая грузоподъемность, (в тн)	Общая мощность (в л. с.)
		(1)	(2)	(3)
1.	Буксиры			
2.	Самоходные суда.....			
3.	Несамоходные баржи			
Итого :				

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Двадцатая сессия

ПРИЛОЖЕНИЕ К ДК/СЕС 20/36

ТЕРМИНОЛОГИЯ

**И ОПРЕДЕЛЕНИЯ К ВОПРОСНИКУ ДЛЯ СБОРА
СТАТИСТИЧЕСКИХ СВЕДЕНИЙ О ГРУЗООБОРОТЕ НА ДУНАЕ**

I. Транспортные средства внутреннего водного транспорта

1. Судно — транспортное средство внутреннего водного транспорта, предназначенное для перевозки грузов или пассажиров посредством тяги, толкания или имеющее способность самостоятельного передвижения.

2. Буксир — судно, имеющее самостоятельную двигательную установку мощностью не менее 50 э. л. с. и предназначенное исключительно для буксировки посредством тяги несамоходных грузовых судов, плотов и других плавучих объектов и не перевозящее на себе грузов.

3. Буксир-толкач — судно, имеющее самостоятельную двигательную установку мощностью не менее 50 э. л. с. и предназначенное для буксировки посредством толкания или тяги несамоходных грузовых судов, плотов и других плавучих объектов и не перевозящее на себе грузов.

4. Толкач — судно, имеющее самостоятельную двигательную установку мощностью не менее 250 э. л. с. и предназначенное исключительно для работы посредством толкания.

5. Сухогрузное самоходное судно — судно грузоподъемностью не менее 20 тн., предназначенное для транспортировки сухогрузов как в трюмах, так и на палубе и оборудованное машинной установкой для самостоятельного передвижения мощностью не менее 50 э. л. с.

6. Наливное самоходное судно (танкер) — судно грузоподъемностью не менее 20 тн., предназначенное для транспортировки наливных грузов и оборудованное машинной установкой для самостоятельного передвижения мощностью не менее 50 э. л. с.

7. Баржа или шаланда — судно грузоподъемностью не менее 20 тонн, предназначенное для перевозки сухих грузов в трюмах или на палубе и не оборудованное для самостоятельного передвижения.

8. Наличная баржа или наливная шаланда — судно грузоподъемностью не менее 20 тонн, предназначенное для транспортировки жидким грузов наливом в танках (цистернах).

9. Мощность судна в эффективных лошадиных силах (э. л. с.) — максимальная механическая сила, развиваемая судовой машинной установкой на валу винта или гребных колес, выраженная в лошадиных силах.

10. Грузоподъемность судна в тоннах — максимальный допускаемый вес грузов, выраженный в метрических тоннах, которые судно, осуществляющее перевозки по внутренним водным путям, может перевозить согласно судовым документам.

II. Перевозки

11. *Перевезённые грузы* — перевезёнными грузами, подлежащими включению в статистический отчёт, являются все перевезенные по Дунаю грузы (в судах, плотах или посредством буксировки), имеющие оформленные перевозочные документы и не являющиеся предметами снабжения самих судов.

Также подлежат учёту добытые со дна и перевезённые по реке грунт, песок, камень, гравий и т. п., если они подлежат использованию или продаже как строительные материалы и имеют оформленные перевозочные документы.

Не подлежат включению в статистический отчёт:

a) досыпочные грузы — если они были ранее учтены с основной партией;

b) перевозки, совершенные по акватории порта, от причала к причалу или с берега на судно и с судна на берег;

c) паромные перевозки;

d) служебные перевозки без оформления перевозочных документов;

e) грузы, перегруженные с судна на судно в результате аварии, если эти грузы были уже учтены ранее.

12. *Вес грузов* — весовое количество грузов, выраженное в метрических тоннах.

Подлежащий учету вес грузов, является весом брутто грузов, включая вес тары (ящиков, контейнеров, поддонов и т. д.), содержащей грузы.

13. *Расстояние* — подлежащим учету расстоянием, на которое перевезены грузы, является фактически прошедшее судном расстояние, определяемое по километровнику,циальному Дунайской Комиссией.

14. *Тонна-километр нетто* — единица измерения перевозок грузов, соответствующая перевозке одной тонны груза на расстояние в один километр.

15. *Средняя дальность перевозки* — расстояние в километрах, на которое перевозятся грузы.

Эта величина определяется путем деления количества тонна-километров, проделанных за определенный период, на количество грузов, перевезенных за этот же период.

16. *Грузы, вывезенные из страны по Дунаю* — все грузы, независимо от места их зарождения и места окончательного назначения, погруженные в портах данной страны и вывезенные в другую страну на речных или морских судах по Дунаю (иные, чем грузы, следующие через страну сквозным транзитом по внутренним водным путям).

17. *Грузы, ввезенные в страну по Дунаю* — все грузы, независимо от места их зарождения и места окончательного назначения, ввезенные в данную страну на речных или морских судах по Дунаю и выгруженные в ее портах (иные, чем грузы, следующие через страну сквозным транзитом по внутренним водным путям).

18. *Перевозки между иностранными портами (МИП)* — перевозки грузов, осуществляемые по Дунаю национальными судами одного го-

сударства между портами другого иностранного государства или нескольких государств.

19. *Каботаж* — перевозки грузов, осуществляемые между портами данной страны в пределах ее границ, в том числе, перевозки, производимые по Дунаю с использованием его притоков или части моря, а также транспортировка грузов между портами, расположенными на притоках Дуная, но с частичной перевозкой грузов непосредственно по Дунаю.

20. *Транзит (сквозной)* — подлежат учету как транзитные грузы — все грузы, ввезенные в страну по Дунаю и вывезенные из страны по Дунаю через иной пункт без погрузки или выгрузки в портах данной страны.

Внешнеторговые транзитные грузы, ввезенные в страну другими видами транспорта с последующим вывозом по Дунаю, или ввезенные в страну по Дунаю с последующим вывозом другими видами транспорта, учитываются соответственно как вывезенные или ввезенные грузы.

21. *Общее количество перевезенных по Дунаю грузов для данной страны* составляют грузы, вывезенные из страны по Дунаю, плюс грузы, прибывшие в страну по Дунаю, плюс грузы, перевезенные по Дунаю в каботаже, и плюс грузы, следующие по Дунаю сквозным транзитом.

22. *Общее количество перевезенных грузов по Дунаю в целом* составляют грузы, вывезенные из придунайских стран по Дунаю, плюс грузы, ввезенные по Дунаю из непридунайских стран, и плюс грузы, перевезенные по Дунаю в каботаже.

III. Порты

23. *Порт* — пункт, где товары гружаются с суши на судно или выгружаются с судна на сушу, или перегружаются с судна на судно.

Слово «порт» в том смысле, в каком оно здесь употреблено, относится ко всем местам погрузки и выгрузки, даже если они не спаяны специальными пристанями или другими устройствами.

24. *Погруженные грузы* — грузы, погруженные на судно для перевозки.

Если рейс прерывается вследствие аварии или аналогичной причины и грузы перегружаются, эта операция не считается погрузкой.

25. *Выгруженные грузы* — выгруженные из судна грузы после перевозки их по внутренним водным путям. Если рейс прерывается вследствие аварии судна или по аналогичной причине и грузы перегружаются, эта операция не считается выгрузкой.

26. *Грузооборот порта* — сумма погруженных на суда и выгруженных из судов грузов в данном порту за определенный период времени.

27. *Общий оборот дунайских портов страны* — сумма грузооборотов всех дунайских портов страны за определенный период времени.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Двадцатая сессия

206

БЮДЖЕТ

ПРИХОД

Дунайской Комиссии на 1962 год
(в франках)

ПРИХОД		РАЗНОДАРСТВО
1. Взнос от приглашенных государств 590 000 х 7	- 4 130 000	1. Заработная плата штатных сотрудников
2. Иные поступления	- 41 000	2. Заработка плата внештатного персонала с начислениемми
3. Преплатный остаток	- 435 868	3. Новийственные расходы
		4. Командировки и перемещения
		5. Накладные материалы Комиссии
		6. Проведение и обслуживание сессии
		7. Приобретение литературы
		8. Приобретение инвентаря
		9. Приобретение сплошнейки
		10. Медицинское обслуживание
		11. Представительские расходы
		12. Культурный
		Итого :
		- 1 606 868
		+ 1 606 868

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

Двадцатая сессия

СМЕТА РАСХОДОВ

ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1962 ГОД

Смета расходов составлена в соответствии с проектом бюджета Дунайской Комиссии на 1962 год в сумме 4.606.868 форинтов.

Расходование средств в рамках отдельных статей предусматривается в следующих суммах :

(в форинтах)

<i>Статья I</i>	Заработка плата штатных сотрудников	2.484.000
1/1	Должностные оклады 27 сотрудников ..	1.924.000
1/2	Надбавка за знание языков	135.000
1/3	Надбавка за высоту лет	185.000
1/4	Надбавка на детей	240.000
<i>Статья II</i>	Заработка плата вспомогательных сотрудников и начисления	441.000
II/1	Должностные оклады 14 вспомогательных со- трудников	396.000
II/2	Страховые начисления на заработную плату вспомогательных работников в размере 12%, согласно местному законодатель- ству	45.000
<i>Статья III</i>	Хозяйственные расходы	680.000
1.	Канцелярские и чертёжные принадлеж- ности	11.000
2.	Типографские расходы	6.000
3.	Телефонные и почтовые расходы	68.000
4.	Наём помещений	365.000
5.	Отопление	96.000
6.	Освещение и газ	28.000
7.	Содержание помещений	10.000
8.	Ремонт помещений	15.000
9.	Ремонт инвентаря	10.000
10.	Приобретение мелкого инвентаря	6.000
11.	Содержание и ремонт автотранспорта	60.000
12.	Страхование имущества	5.000
III/1	Канцелярские и чертёжные принадлежности	11.000
	(Бумага разных сортов, кан-	

	целярские мелкие принадлежности, чертёжные принадлежности)	
III/2	Типографские расходы (Картотека для бухгалтерии, кассовый журнал, кассовые ордера, разные формуляры, новогодние карточки, визитные карточки)	6.000
III/3	Телефонные и почтовые расходы..... (Абонементы коммутатора, центральной линии, телефона директора, междугородние разговоры и телеграммы, почтовые расходы, ремонт телефонов, телефонные книги)	68.000
III/4	Наём помещений (Аренда зданий Душайской Комиссии, квартиры Директора, компенсация сотрудникам ДК 75% квартплаты, гостиница для 2-х новых сотрудников)	365.000
III/5	Отопление (930 центнеров кокса, 80 центнеров дров, транспортировка топлива, 10% за услуги УЛДК, транспортировка шлака, зарплата истопника квартиры директора)	96.000
III/6	Освещение и газ (Освещение в здании ДК и в квартире директора)	28.000
III/7	Содержание помещений ... (Материалы и инструменты для уборки и содержания помещений)	10.000
III/8	Ремонт помещений..... (Ремонт электросети, водопровода, газопровода, окон, дверей и т. д.)	15.000
III/9	Ремонт инвентаря (Ремонт мебели в квартирах и здании Комиссии)	10.000
III/10	Приобретение мелкого инвентаря	6.000

	(Разные шурупы, ключи, гвозди, битум, гипс, цемент, пилы, замки, электрические лампочки, выключатели, краски, автоматические затворы, краны для водопроводов и т. д.)	
III/11	Содержание и ремонт автотранспорта	60.000
	(Бензин для 5-ти автомашин, масло для 5-ти автомашин, гараж для автомашин, сервис 5-ти автомашин)	
III/12	Страхование имущества	5.000
	(Страхование автомашин и здания ДК)	
<i>Статья IV</i>	— Командировки и перемещения	176.000
	Командировки	80.000
IV/1	Оплата проезда	35.000
IV/2	Оплата суточных	35.000
IV/3	Оплата квартирных	10.000
	Перемещение 2-х сотрудников	61.000
IV/4	Оплата пособий и отпусков	50.000
IV/5	Оплата проезда	10.000
IV/6	Оплата суточных	1.000
IV/7	Оплата проезда сотрудников при уходе в отпуск	35.000
<i>Статья V</i>	— Издание материалов Комиссии	515.000
	(Протоколы XX сессии Дунайской Комиссии.	
	Рекомендации по унификации правил санитарного надзора на Дунае.	
	Общий обзор лоции реки Дунай.	
	Рекомендации по габаритам фарватера.	
	Статистический справочник Дунайской Комиссии за 10 лет.	
	Гидрометеорологический ежегодник за 1961 год).	
<i>Статья VI</i>	— Проведение и обслуживание сессий	68.868
	(Приём во время сессии, обеды и др. расходы, связанные с обслуживанием сессий и совещаний экспертов — перевод, дополнительный обслуживающий персонал)	
<i>Статья VII</i>	— Приобретение литературы	15.000
	(Техническая литература и периодические издания)	
<i>Статья VIII</i>	— Приобретение инвентаря и средств транспорта	90.000
	(Мебель квартир, пишущие машинки и др.)	
<i>Статья IX</i>	— Приобретение спецодежды	5.000
	(Костюмы, обувь, халаты для внештатного персонала)	
<i>Статья X</i>	— Медицинское обслуживание	98.000

X/1 За медицинское обслуживание (по 50 форштрафов в месяц за сотрудника)	18.000
X/2 Пособия на лечение и оплату путёвок в санатории при уходе сотрудников в от- пуск	80.000
Статья XI — Представительские расходы	14.000
(Представительские, премиальные и непредвиденные расходы)	
Статья XII — Культфонд	20.000
(Курсы по изучению иностранных языков, экскурсии и другие коллективные культурные мероприятия)	

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛАВАНИИ
ПО ДУНАЮ

Статья 12

§ 1. Все суда при международном плавании по Дунаю, за исключением морских и малых судов, должны иметь следующие документы:

1. Судовое удостоверение
2. Мерительное свидетельство
3. Судовой журнал для буксиров и самоходных судов
4. Судовую роль (список лиц судового экипажа с представлением дипломов или удостоверений, дающих судоводителям право на судовождение, а механикам — право управления механизмами).
5. Документы, вытекающие из международных конвенций и касающиеся судоходства, в том числе Свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и Радиотелеграфный журнал на судах, имеющих судовую радиостанцию и др.

§ 2. Суда из категории малых (см. § 5 Приложения) при международном плавании должны иметь:

1. Судовое удостоверение
2. Судовую роль

Примечание: Для спортивных катеров и лодок достаточно разрешение на плавание, выданное национальными органами.

§ 3. Кроме указанных выше обязательных при международном плавании документов, компетентные органы государств для своих судов могут предписывать и другие документы.

ПРАВИЛА РЕЧНОГО НАДЗОРА НА ДУНАЕ

Статья 5

Суда, выделенные для несения речного надзора, должны иметь на обоих бортах, в носовой части, отличительный единообразный знак, согласно описанию (Приложение).

Суда речного надзора несут национальный флаг и вымпел белого цвета с изображением в средней его части вышеупомянутого отличительного знака.

Суда речного надзора, при выполнении своих служебных функций, ночью также несут мерцающий синий огонь, видимый со всех точек горизонта.

ДОКЛАД

совещания экспертов придунайских стран и специальных речных администраций по статистическим вопросам

Совещание экспертов придунайских стран и специальных речных администраций по статистическим вопросам, созванное в соответствии с пунктом 32 плана работы Дунайской Комиссии на 1961 год, утвержденным XIX сессией, провело свою работу с 12 по 16 июня 1961 года в г. Будапеште.

В работе совещания приняли участие эксперты от Австрийской Республики, Народной Республики Болгарии, Венгерской Народной Республики, Румынской Народной Республики, Союза Советских Социалистических Республик, Чехословацкой Социалистической Республики, Федеративной Народной Республики Югославии, Федеративной Республики Германии.

В дискуссии по первому вопросу повестки дня принял участие сотрудник Секретариата ЕЭК ООН г-н Яисен.

В совещании также приняли участие сотрудники аппарата Дунайской Комиссии г-да Русу, Фекете, Паунович, Садовников, Кошиш, Йович.

По предложению эксперта Венгерской Народной Республики г-на Палош председателем совещания был избран г-н Леонтьев — эксперт Румынской Народной Республики.

Совещание утвердило повестку дня, представленную аппаратом Комиссии (приложение).

Совещание рассмотрело следующие вопросы :

I. Проект краткой классификации грузов для Статистического бюллетеня

Совещание экспертов рассмотрело проект краткой классификации грузов для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии, подготовленный аппаратом Комиссии. Эксперты считали, что этот проект может быть принят с внесением в него следующих изменений :

- Изменить заголовок следующим образом :
«Классификация грузов для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии».
- Сократить количество групп с 15 до 11.
- Оставить в классификации только основные группы грузов, исключив распределение по подгруппам.

- Принять первую группу в соответствии с предложенным проектом, дополнив перечень товаров, включенных в эту группу следующими словами : «растительные масла» . . . , « . . . за исключением пищевой соли и растительных масел наливом».
- По 2-ой группе — исключить из названия слово «неразмолотые»
- Группы 3 и 5 упразднить полностью. Грузы этих групп переносятся в группу «Прочие».
- Группы 6 и 7 объединить в одну группу под заглавием «Строительные материалы минерального происхождения». В эту группу дополнительно включить «кирпичи» «черепица».
- Объединить в одну группы 8 и 9 под заглавием «Руда и металлический лом».
- Из заголовка 10 группы исключить слово «Каменистый».
- В перечне 13 группы заменить слово «соли» словами «соли металлов».
- Изложить название группы 15 следующим образом : «Прочие грузы». Пополнить перечень этой группы грузами из упраздненных групп.

Совещание прошло аппарат Комиссии окончательно отредактировать проект классификации в соответствии с указанными замечаниями для представления его на утверждение XX сессии Дунайской Комиссии.

II. Проект нового Вопросника к Статистическому бюллетеню Дунайской Комиссии

Совещание обсудило проект Вопросника, подготовленный аппаратом Комиссии, и сочло необходимым внести в него следующие изменения :

- По форме СТ-1*
- Исключить из заголовка слова «экспортно-импортных, каботажных и транзитных грузов», заменив их словами «вывезенных, ввезенных и каботажных грузов».
- Исключить графу о грузах, перевозимых по Дунаю транзитом.
- В графах о количестве грузов, отправленных или прибывших в непривидунайские страны на морских судах, учитывать сведения только в целом, без подразделения на страны отправления и прибытия.
- Исключить колонку «из них на иностранных судах» и вместо этого добавить «в том числе по кварталам». Вместо слов «Итого перевезено ВВГ», написать слова «Итого перевезено речными судами».
- Исключить примечание.
- По форме СТ-2*
- Исключить представление сведений о количестве тонн и проделанных тонна-километрах морскими судами по Дунаю, а также исключить колонку «Средняя дальность перевозок».
- Сведения по пункту 4 в каботаже учитывать только в целом, а подпункты «а», «б», «с» и «д» исключить.
- В примечании принять первый вариант, предложенный аппаратом.

Проект формы СТ-3 — «Сведения о количестве отправленных и прибывших по Дунаю грузов за год (по номенклатуре)» — полностью исключить.

По форме СТ-4

— Исключить колонки «в том числе на национальных судах», «на иностранных судах», как в отношении отправленных, так и прибывающих грузов.

— Сведения о грузах, отправленных или прибывших из неизвестных стран, учитывать только в целом, исключив разбивку на подпункты.

Проект формы СТ-5 — «Общий грузооборот дунайских портов страны за год» исключить полностью.

По форме СТ-6

— Внести изменения в перечень основных дунайских портов, исключив порты: Сулина, Видин, Туриу-Северин, Мохач и дополнительно включив порты Орикова и Алмашфюзитё-Сэн.

— Примечание исключить.

III. Проект терминологии и определений к Вопроснику по ебору статистических данных о грузообороте на Дунае

В ходе обсуждения проекта, совещание согласовало следующие его изменения :

— Из названия первого раздела исключить слово «Флот», заменив его словами «Транспортные средства внутреннего водного транспорта».

— Определение термина «Судно» следует изложить следующим образом :

«Судно — транспортное средство внутреннего водного транспорта, предназначенное для перевозки грузов или пассажиров посредством тяги, толкания или имеющее способность самостоятельного передвижения».

— Термин «Самоходное судно» дополнить словом «сухогрузное», изложив его определение в следующей редакции :

«Сухогрузное самоходное судно — судно грузоподъемностью не менее 20 тонн, предназначенное . . . и далее по тексту проекта.

— Слово «Танкер» заменить словами «Наливное самоходное судно». В определении этого термина, после слова «судно» добавить «грузоподъемностью не менее 20 тонн».

— Термин «Мощность судна в лошадиных силах», заменить термином «Мощность судна в эффективных лошадиных силах». В определении этого термина, вместо слов «на валу двигателя», включить слова «на валу винта или гребных колес».

— Определение термина «Грузоподъемность судна в тонах» сформулировать следующим образом :

«Максимально допускаемый вес грузов, выраженный в метрических тоннах, которые судно, осуществляющее перевозки по внутренним водным путям, может перевозить согласно судовым документам».

— Из определения термина «Перевезенные грузы» исключить слова «на расстоянии не менее 10 км». Во 2 абзаце этого определения,

после слов «как строительные материалы», добавить «. . . и имеют оформленные перевозочные документы».

— Определение термина «Вес грузов» начать следующими словами : «Весовое количество грузов, выраженное в метрических тонах», и далее по тексту проекта.

— Определение термина «Расстояние», после слов «пройденное судном расстояние» дополнить словами «определяется по Километровнику, изданному Дунайской Комиссией».

— Определение термина «Средняя дальность перевозки» изложить в следующей редакции :

«Расстояние в километрах, на которое перевозятся грузы» и далее по тексту проекта.

— Слово «Экспорт» заменить словами «Грузы, вывезенные из страны по Дунаю». Определение этого термина изложить в следующей редакции :

«Все грузы, независимо от места их зарождения и места окончательного назначения, погруженные в портах данной страны и вывезенные в другую страну на речных или морских судах по Дунаю (иные, чем грузы, следующие через страну сквозным транзитом по внутренним водным путям)».

— Слово «Импорт» заменить словами «Грузы», ввезенные в страну по Дунаю». Определение этого термина изменить в соответствии с выше-стоящим абзацем. Внести аналогичные изменения во все другие определения и формы Вопросника, где были применены слова «экспорт» и «импорт».

— В определении термина «Перевозки между иностранными портами» слова «грузы, перевезенные» заменить словами «перевозки грузов, осуществляемые» и далее по тексту. После слов «несколько государств» добавить в скобках «(иные, чем грузы, следующие через страну сквозным транзитом по внутренним водным путям)».

— Термин «Смешанные перевозки» исключить, объединив это понятие под термином «Каботаж».

— В определении термина «Порты» исключить слова «принадлежащего к одному виду транспорта . . .», « ... другого вида транспорта».

— В определении термина «Погруженные грузы», слово «помещенные» заменить словом «погруженные» и исключить слова «по внутренним».

— Определение термина «Грузооборот порта» изложить в следующей редакции : «Сумма погруженных на суда и выгруженных с судов грузов в данном порту за определенный период времени».

— В определении термина «Общий оборот дунайских портов страны» слова «в данном году» заменить словами «определенный период времени».

Совещание просило аппарат Комиссии разработать дополнительно определение термина «Толкач» и включить его в терминологию.

Совещание просило аппарат Комиссии разработать и включить в терминологию определение понятия «Дунайский флот».

IV. Обмен мнениями о целесообразности дальнейшего расширения Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии

В результате дискуссии по этому вопросу Совещание признало полезным, чтобы в дальнейшем Статистический бюллетень Дунайской Комиссии был пополнен данными о пассажирских перевозках по Дунаю, данными о составе дунайского флота, а также данными по изменению грузооборота на Дунае в поквартальном разрезе. Для организации учета пассажирских перевозок по Дунаю аппарату Комиссии в 1962 году целесообразно разработать проект формуляра и согласовать его с компетентными органами придунайских стран.

Учет наличия дунайского флота может быть организован на основании проекта формуляра «Сведения о наличии флота на Дунае», предложенного аппаратом Комиссии при условии внесения в него следующих изменений:

В пунктах 1, 2 и 3 исключить разбивку флота по категориям. Сведения будут учитываться только в целом по разделам: буксиры—всего, самоходные суда—всего, несамоходные баржи—всего (приложение № 3*).

Совещание признало целесообразным исключить форму «Сведения по возрастному составу дунайского флота».

Эксперты Чехословакии заявили, что в настоящее время они не готовы окончательно высказаться по указанным выше двум формам и свое мнение они представят позднее.

V. Разное

Совещание признало целесообразным, чтобы аппарат Комиссии подготовил и издал в 1962—1963 гг. «Статистический справочник по Дунаю за 10-летний период (1950—1959 гг.)».

По вопросу о разработке дополнительной расширенной классификации грузов, эксперты считали, что в настоящее время еще не имеется опыта получения сведений в разрезе краткой классификации грузов и поэтому вопрос о ее дальнейшем расширении может быть рассмотрен впоследствии.

Совещание признало полезным дальнейшее укрепление контактов между статистическими органами придунайских стран и аппаратом Дунайской Комиссии в области методологии статистики грузооборота на Дунае и налаживания обмена опытом по этому вопросу.

Совещание экспертов считало возможным представить на рассмотрение очередной XX сессии Дунайской Комиссии следующие проекты:

«Классификация грузов для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии» (приложение № 4*).

«Вопросник для сбора статистических сведений о грузообороте на Дунае» (приложение № 5*).

«Терминология и определения к Вопроснику для сбора статистических сведений о грузообороте на Дунае» (приложение № 6*).

* В архивах Дунайской Комиссии

НОВЕСТИА ДНЯ

совещания экспертов придунайских стран и специальных речных
Администраций по статистическим вопросам

(12—16 июня 1961 г.)

1. Проект краткой классификации грузов для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии.
2. Проект нового вопросника для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии.
3. Проект статистических определений к вопроснику для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии.
4. Обмен мнениями о целесообразности дальнейшего расширения Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии :
 - a) учет пассажирских перевозок по Дунаю ;
 - b) учет дунайского флота по количеству, мощности судовых установок, грузоподъемности и по возрастному составу судов ;
 - c) учет и публикация данных о грузообороте в поквартальном или месячном разрезе.
5. Разное :
 - a) о целесообразности издания статистического справочника по Дунаю за десятилетний период (1950—1959 годы) ;
 - b) о целесообразности разработки дополнительной расширенной классификации грузов для Статистического бюллетеня Дунайской Комиссии ;
 - c) о возможностях координации работы статистических органов стран-членов и аппарата Дунайской Комиссии в части научения статистики грузооборота на Дунае и налаживания обмена опытом по этому вопросу.

ДОКЛАД

совещания экспертов придунайских стран по санитарным вопросам

Совещание экспертов придунайских стран по санитарным вопросам, созванное в соответствии с пунктом 38 плана работы Дунайской Комиссии на 1961 год, провело свои заседания с 27 по 30 июня 1961 года.

В работе совещания приняли участие эксперты Австрийской Республики, Народной Республики Болгарии, Венгерской Народной Республики, Румынской Народной Республики, Союза Советских Социалистических Республик, Чехословацкой Социалистической Республики, Федеративной Народной Республики Югославии, Федеративной Республики Германии и Всемирной Организации Здравоохранения.

От аппарата Дунайской Комиссии в работе совещания приняли участие сотрудники г-да Наулович, Фекете, Макеев, Мэнеску, Кубица.

По предложению г-на Смыну (Румыния) председателем совещания был избран г-н Настухов (Советский Союз).

Совещание приняло следующую повестку дня:

«Изменение Основных положений, рекомендуемых при унификации правил санитарного надзора на Дунае.»

После непродолжительной дискуссии общего характера, совещание обсудило по пунктам «Основные положения, рекомендуемые при унификации правил санитарного надзора на Дунае».

В результате обсуждения, совещание подготовило проект Рекомендаций по унификации правил санитарного надзора на Дунае, который считало возможным представить на рассмотрение XX сессии Дунайской Комиссии.

ДОКЛАД

совещания экспертов придунайских стран по юридическим и навигационным вопросам

Совещание экспертов придунайских стран по рассмотрению юридических и навигационных вопросов, созванное согласно пункту 33 Плана работы Дунайской Комиссии на 1961 год, состоялось с 20 по 30 сентября 1961 года.

В работе совещания приняли участие эксперты Австрийской Республики, Народной Республики Болгарии, Венгерской Народной Республики, Румынской Народной Республики, Союза Советских Социалистических Республик, Чехословацкой Социалистической Республики, Федративной Народной Республики Югославии и Министерства транспорта Федративной Республики Германии, а также сотрудник Секретариата Европейской Экономической Комиссии ООН, который присутствовал при рассмотрении пункта 2 повестки дня.

От аппарата Комиссии в работе совещания приняли участие сотрудники г-да Русу, Фекете, Паунович, Макеев, Кинов, Мэнеску, Куница, Вольфщеттель.

По предложению г-на Егорова (СССР) председателем совещания был избран г-н Сватек (ЧССР), а по предложению г-на Клечкова (НРБ) вице-председателем был избран г-н Шлаффер (АР).

Совещание приняло повестку дня, предложенную аппаратом Комиссии (приложение).

Согласно повестке дня, совещание обсудило следующие вопросы :

ЧАСТЬ I

1. Рассмотрение правил, применяемых по вопросу расследования аварий на Дунае и, при наличии возможности, разработка унифицированных правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае

Обменявшись в общей дискуссии мнениями по данному вопросу, большинство экспертов пришло к заключению, что принимая во внимание существующее в придунайских странах различие законоположений, действующих в области расследования аварий на Дунае, и разнообразную практику их применения, унификация в этой области является полезной и необходимой.

Учитывая однако разнообразие содержания собранных аппаратом Комиссии по этому вопросу от придунайских стран материалов, эксперты считали, что на настоящем совещании не представляется возможным приступить к разработке унифицированных правил, регламентирующих расследование аварий на Дунае, и следует ограничиться разработкой Принципов такой унификации.

Совещание экспертов сочло возможным провести унификацию правил расследования аварий в области административной процедуры.

Разделяя это мнение югославские эксперты выразили своё сомнение о возможности унификации в области гражданской и уголовной процедуры.

Эксперты Советского Союза и Венгрии представили предложения, содержащие основные принципы унификации правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае, а аппарат Комиссии в своей устной информации дал примерный перечень вопросов, касающихся расследования аварий на Дунае.

На основе этих предложений эксперты, указав на желательность применения унифицированных правил на всём протяжении Дуная, разработали Принципы, которые, по их мнению, могут быть положены в основу возможной унификации административной процедуры, применяемой при расследовании аварий.

Эксперты Югославии высказали мнение о том, что разработанные Принципы являются только предварительным обменом мнениями по рассматриваемому вопросу.

По отдельным из этих Принципов в процессе дискуссии были высказаны следующие мнения :

По разделу I, пункт 2

Эксперты Югославии выразили сомнение в точности согласованного совещанием экспертов определения термина «авария» и заявили о своём согласии представить в будущем более подходящую, по их мнению, формулировку.

По разделу II

Эксперты Югославии, Австрии и Министерства транспорта ФРГ, исходя из национальных законоположений, действующих в их странах, сочли более правильным, что в тех случаях, когда имеется просьба заинтересованных сторон, не обзывать капитанов портов или соответствующие органы речного надзора проводить расследование аварий с участием сторон, причастных к аварии.

В связи с этим, они предложили включить во вторую фразу данного раздела, после слов «или соответствующие органы речного надзора», слова «могут расследовать...».

Однако это мнение не было разделено остальными экспертами.

По разделу III

По пункту 1 этого раздела было уточнено, что предусматриваемая в данном пункте регламентация применима только в случае, если авария не выходит за пределы судна.

При обсуждении вопроса компетенции органов расследования аварий, эксперты Югославии отметили, что авария может иметь место в водах одного прибрежного государства, либо на границе линии, или в непосредственной близости от неё. В обоих случаях расследование аварий входит в компетенцию национальных органов прибрежного государства. В случае, если авария имела место в национальных водах, то компетентным в расследовании аварий является капитан порта прибрежного государства. Если авария имела место на границе линии или в непосредственной близости от неё, то компетенция национальных органов расследования аварий прибрежного государства определяется на основе особого соглашения между соответствующими государствами при применении принципа очередности.

В заключение совещание считало возможным представить проект Принципов на рассмотрение XX сессии Дунайской Комиссии и предложить включить в план работы Комиссии на 1962 год разработку проекта рекомендаций на основе предлагаемых Принципов, если они будут одобрены XX сессией Дунайской Комиссии.

ЧАСТЬ II

2-а. Раработка предложений о возможной унификации и сокращении числа действующих судовых документов, указанных в статье 12 Основных положений о плавании по Дунаю

При обсуждении этого вопроса в основу были положены предложения придунайских стран, а также следующие документы, разработанные аппаратом Комиссии:

- таблица предложений придунайских стран по судовым документам для судов международного плавания;
- сравнительные таблицы данных, содержащихся в мерительном свидетельстве, судовом журнале, судовой роли, котловой книге, санитарном свидетельстве и санитарном журнале.

В результате дискуссии по вопросу сокращения числа действующих судовых документов совещание пришло к единому мнению упразднить как обязательные при международном плавании следующие документы, предусмотренные в статье 12 Основных положений о плавании по Дунаю:

1. Санитарное свидетельство для пассажирских судов и грузовых судов свыше 1000 тонн и буксируемых судов мощностью более 150 л. с.
2. Котловую книгу на судах с паровыми котлами.
3. Машинный журнал на судах с механическим двигателем, книгу осмотра баллонов.
4. Инвентарную книгу.
5. Санитарный журнал.

Все эксперты согласились с тем, что в настоящее время при международном плавании по Дунаю представляется достаточным наличие на судах следующих документов:

1. Судовое удостоверение.
2. Мерительное свидетельство.
3. Судовой журнал для буксиров и самоходных судов.
4. Судовая роль.
5. Документы, вытекающие из международных конвенций и касающиеся судоходства.

Кроме этих документов, компетентные органы придунайских стран могут предписывать другие документы для судов, плавающих под их флагом. Однако, они не могут требовать таких документов от судов, плавающих под флагом других государств.

По вопросу возможной унификации судовых документов, необходимых при международном плавании, эксперты констатировали, что указанное Судовое удостоверение было уже унифицировано на XIX сессии Дунайской Комиссии.

Что касается мерительного свидетельства, то было установлено, что данные, содержащиеся в мерительных свидетельствах, существующих в придунайских странах, почти одинаковы.

Эксперты также считали целесообразным, чтобы судовой журнал и судовая роль содержали следующие основные данные :

Судовой журнал

1. Гидрометеорологические данные.
2. Краткие сведения о движении и деятельности судна :
 - a) характеристика состава, количество барж и их осадка, количество груза и т. п. ;
 - b) время отхода и прибытия, производство основных маневров и др.
3. Все замечания, касающиеся препятствий и недостатков, имеющихся в содержании фарватера и навигационной путевой обстановки.
4. Отметки о смене вахт в рулевой рубке и в машинном отделении в пути с указанием времени и места.
5. Записи о происшествиях и авариях с подробным описанием всех элементов.
6. Какие-либо значительные работы и ремонт, имевшие место на судне в пути.
7. Любые значительные события, не входящие в вышеуказанные пункты, как например, серьезное заболевание и другие события, имевшие место на борту.

Судовая роль

1. Наименование государства, под флагом которого плавает судно.
2. Наименование судна.
3. Наименование владельца судна.
4. Место регистрации судна.
5. №№ по порядку членов экипажа.
6. Данные, касающиеся членов экипажа :
 - a) фамилия и имя ;
 - b) год рождения ;
 - c) гражданство ;
 - d) занимаемая должность на судне ;
 - e) № паспорта или книжки ;
 - f) примечания (например, в частности, о посадке на судно и списании с судна и т. д.).
7. Подпись капитана.
8. Печать и подпись контрольных органов.
9. Дата.

В итоге обсуждения вопроса о сокращении числа судовых документов, необходимых при международном плавании, эксперты выработали проект нового текста статьи 12 Основных положений о плавании по Дунаю.

2-б. Обсуждение предложений придунайских стран и специальных речных администраций по Рекомендациям, касающимся измерения водоизмещения, шкал водоизмещения и шкал осадки судов (док. W/TRANS/SC 3/25) и по проекту Международных правил об использовании на судах внутреннего плавания установок, работающих на сжиженном газе (док. W/TRANS/SC 3/24)

1. При обсуждении вопроса о Рекомендациях, касающихся измерения грузовместимости, шкал осадки, надводного борта и уровня самой большой осадки и грузовых марок судов внутреннего плавания, в основу был положен проект, разработанный в рамках Подкомитета по внутреннему водному транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН (док. W/TRANS/SC 3/25).

Исходя из замечаний и предложений придунайских стран по данному вопросу, совещание пришло к заключению, что между обсуждаемым проектом и этими предложениями существуют значительные расхождения, сближить которые затруднительно.

Эксперты высказали мнение о том, что существующий на Дунае метод обмера судов с нанесением шкал осадки и грузовой марки, в соответствии со статьей 13 Основных положений о плавании по Дунаю оправдал себя на практике и до настоящего времени не вызывал никаких затруднений.

Эти применяемые шкалы осадки и грузовые марки полностью отвечают условиям судоходства на Дунае. Кроме того, на участке Нижнего Дуная плавает много морских судов, на которые наносятся приблизительно такие же шкалы осадки и грузовые марки.

В связи с этим, большинство экспертов считало нецелесообразным наносить шкалы водоизмещения на бортах судов, на которых нанесены шкалы осадки и которые имеют таблицы грузоподъемности.

В конечном итоге совещание считало целесообразным рекомендовать аппарату Комиссии проинформировать Секретариат ЕЭК о ходе и результатах дискуссии, касающейся данного вопроса.

II. Совещание обсудило по статьям проект Международных правил об использовании на судах внутреннего плавания установок, работающих на сжиженном газе, подготовленный в рамках Подкомитета по внутреннему водному транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН. В ходе обсуждения эксперты высказали пожелания внести в проект следующие изменения и поправки :

Статьи 1, 2, 3 и 4 — замечаний нет.

Статья 5

Пункт 1 — замечаний нет.

Пункт 2 эксперты Югославии предложили изложить в следующей редакции :

«Удостоверение выдается или продлевается компетентным органом страны происхождения судна или по просьбе или с согласия этого органа и от его имени органом страны, в которой находится судно, после осмотра судна экспертом, назначенным одним из этих органов».

Пункт 3 — замечаний нет.

Пункт 4 эксперты Советского Союза предложили изложить в следующей редакции :

«Такое удостоверение сохраняет силу в течение 4-х лет. В рамках четырехгодичного срока годности удостоверения, установки, работающие на сжиженном газе, должны подвергаться ежегодному освидетельствованию компетентными органами».

Пункт 5. Эксперты Югославии предложили отредактировать последнюю фразу этого пункта в следующем виде :

«Только компетентный орган страны происхождения судна или компетентный орган другой страны, уполномоченный первой, имеет право взять обратно удостоверение, срок годности которого ещё не истёк».

Статья 6 — замечаний нет.

Статья 7

Эксперты Чехословакии предложили исключить из проекта упоминание об ограничении вместимости газобаллонов в пункте 1 и в связи с этим вычеркнуть пункт 2.

Эксперты Югославии предложили отредактировать пункт 2 следующим образом :

«Максимальная вместимость газобаллонов на пассажирских судах может быть 40 кг».

Эксперты Советского Союза предложили изложить пункты 1 и 2 в следующей редакции :

«Емкость баллонов установить в пределах до 80 литров, независимо от назначения судна (грузовое или пассажирское). Зарядка баллонов сжиженным газом должна производиться вне судна».

Вторая фраза этого предложения была поддержана всеми экспертами.

Статья 8

Эксперты Советского Союза предложили дополнить пункт 2 следующим текстом :

«Выгородки для батарей баллонов с сжиженным газом предусматривать в местах, исключающих возможность поражения людей при взрывах»,

и пункт 4 дополнить следующим текстом :

«В помещениях, где хранится газ или используются агрегаты, работающие на газе, должна быть предусмотрена вентиляция, которая

гарантировала бы полную очистку помещения от скопления газов и продуктов сгорания».

Статья 9

При обсуждении этой статьи эксперты Советского Союза считали необходимым отразить в проекте конкретные требования к помещениям, в которых устанавливаются газовые нагревательные приборы (объем и высота помещения, расположение приборов, контрольной аппаратуры, газопроводов, вентиляции, а также требования по технике безопасности).

Статья 10

Совещание экспертов высказалось мнение о необходимости отредактировать русский текст этой статьи в соответствии с французским текстом.

Сотрудник Европейской Экономической Комиссии ООН подтвердил, что указанную редакцию сделает Секретариат ЕЭК.

Статьи 11 и 12 — замечаний нет.

Статья 13

Эксперты Советского Союза внесли предложение указать в статье 13, что резиновая или пластмассовая трубка передвижной кухни должна быть рассчитана на рабочее давление в 10 кг/см².

Статьи 14, 15, 16 и 17 — замечаний нет.

Эксперты Советского Союза подчеркнули, что обсуждаемый проект не должен касаться судов, перевозящих огнеопасные и взрывоопасные грузы, что следует отразить в самом тексте проекта. Все остальные эксперты поддержали это предложение.

Совещание экспертов считало целесообразным направить все указанные поправки и предложения Подкомитету по внутреннему водному транспорту ЕЭК.

ЧАСТЬ III

3. Обмен мнениями по предварительному проекту Конвенции о договоре перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям

Обмен мнениями, имевший место по предварительному проекту Конвенции о договоре перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям, имел общий характер, поскольку указанный проект находится в начальной стадии разработки.

Совещание подчеркнуло необходимость проведения унификации в этой области, учитывая практическую заинтересованность в ней дунайских судоходных предприятий и перспективы развития судоходства на Дунае.

Совещание выразило предварительное мнение, что было бы желательным сблизить положения этого проекта с положениями, содержащимися в Международной Конвенции по унификации некоторых правил относительно перевозки пассажиров на море, разработанной XI сессией дипломатической конференции по морскому праву, которая состоялась в апреле 1961 года в Брюсселе.

По мнению экспертов, более подробное рассмотрение указанного проекта может иметь место только после разработки его Комитетом по изучению унификации речного права в Риме.

ЧАСТЬ IV

4. Обсуждение проекта Соглашения между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии

Рассмотрение этого пункта имело место на основе проекта Соглашения, предложенного Правительством Венгерской Народной Республики. В результате дискуссии совещание предложило внести некоторые изменения в представленный проект, о которых венгерские эксперты, участвующие в совещании, проинформируют Правительство ВНР.

Название проекта

Совещание высказалось мнение о том, что название проекта следует сформулировать после его окончательной разработки.

Преамбула

Преамбула проекта была принята без изменений с внесением во вторую строку пятого абзаца перед словом «иммунитетом» слова «дипломатическим».

Статья I — Права юридического лица.

Совещание согласовало следующую формулировку этой статьи : «Дунайская Комиссия пользуется правами юридического лица и правомочна, в частности :

- a)* заключать договора ;
- b)* приобретать, отчуждать и арендовать имущество ;
- c)* выступать в суде».

Эксперты Югославии, считая, что не следует ограничивать правомочия Комиссии, предложили включить второй абзац в следующей редакции :

«Комиссия не может предстать перед венгерским судом, не дав на то свое определенное согласие».

При обсуждении этого предложения большинство экспертов высказалось мнение о том, что это положение не вытекает из ст. 14 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, однако, оно могло бы быть включено в Соглашение, на основе договоренности, между Правительством ВНР и Дунайской Комиссией.

Статья II — Имущество, требования и документы Комиссии

Пункт 1 этой статьи был сформулирован в новой редакции в смысле ст. 16 Конвенции :

«Служебные помещения, архивы и всякого рода документы Комиссии неприкосновенны. Имущество и требования Комиссии на территории Венгерской Народной Республики пользуются иммунитетом в отношении любых судебных или административных действий, за исключением, когда Комиссия отказывается от него в конкретном случае».

Пункт 2 принят без изменения.

Пункт 3 принят без изменения.

По пункту 4 эксперты Австрии, Болгарии, Румынии, Чехословакии и Советского Союза просили экспертов Венгрии, присутствующих на совещании, довести до сведения венгерской стороны их мнение о том, что положения, изложенные в этом пункте, следовало бы разработать таким образом, чтобы сохранить для Дунайской Комиссии возможность соответствующего функционирования как международной организации на территории Венгерской Народной Республики.

Эксперты Югославии представили поправку к пункту 4 в следующей редакции :

«Никакой вид моратория юридического или финансового порядка не может быть наложен на Комиссию.

Комиссия имеет свой фонд валюты, которым она автономно распоряжает».

Однако, остальные эксперты не согласились с такой редакцией. Что касается процентного размера переводов заработной платы сотрудников Комиссии, то эксперты Югославии высказали мнение о том, что этот вопрос не следует решать в рамках Соглашения.

Статья III — Льготы на средства связи

Все эксперты согласились с формулировкой этой статьи. Эксперты Югославии предложили добавить новый параграф в следующей редакции : «Официальная корреспонденция и другие официальные сообщения неприкосновенны». Однако, большинство экспертов считало, что этот принцип уже отражён в измененном параграфе 1 ст. II.

Статья IV — Представители государств-членов Комиссии

Эта статья была согласована в следующей редакции :

«1. Члены Комиссии и их заместители пользуются иммунитетом и привилегиями, предоставляемыми на территории Венгерской Народной Республики дипломатическим представителям.

2. Советники и эксперты государств-членов Комиссии при выполнении своих функций пользуются на территории Венгерской Народной Республики следующими иммунитетом и привилегиями :

a) они не могут быть ни арестованы, ни задержаны и при выполнении своих служебных обязанностей они не подлежат компетенции властей ;

b) все их бумаги и документы неприкосновенны ;

c) в отношении личного багажа, они пользуются теми же преимуществами и льготами, как дипломатические представители соответствующих стран ;

d) на них не распространяются обязанности граждан Венгерской Народной Республики и их заработка плата, поступающая от направившего их государства, не облагается прямыми налогами и сборами».

В пункте 3 во второй строке слово «представителям» заменить словами «... лицам, указанным в параграфах 1 и 2».

По второй фразе этого пункта были высказаны два следующие мнения:

— эксперты Венгрии считали, что Комиссия будет просить государство-члена Комиссии отказаться от иммунитета своего представителя;

— другие эксперты высказали мнение, согласно которому двухстороннее соглашение не может обязывать третью сторону, в связи с чем, только государство-член Комиссии может решить вопрос об отказе от иммунитета своего представителя.

Пункт 4 был согласован в следующей редакции:

«С точки зрения положений Венгерской Народной Республики по вопросу валюты, лица перечисленные в п. п. 1 и 2, квалифицируются иностранцами. Эти положения обязательны для указанных лиц».

Предложение экспертов Югославии подчеркнуть в этом пункте, что соответствующие лица, располагают дипломатическим иммунитетом, не было поддержано остальными экспертами, поскольку смысл данного предложения отражён в предыдущих пунктах этой статьи.

Одновременно эксперты Югославии и Австрии предложили исключить последнюю фразу этого пункта, с чем однако другие эксперты не согласились.

Было согласовано исключить пункт 5.

Статья V — Должностные лица

По предложению экспертов Венгрии совещание согласилось заменить слова «должностные лица, уполномоченные Комиссией» словами «Директор, его помощники и заведующие отделами»; в связи с этим текст статьи V был отредактирован в следующем виде:

«1. Директор, его помощники и заведующие отделами пользуются на территории Венгерской Народной Республики иммунитетом и привилегиями, предоставляемыми дипломатическим представителям.

2. Обусловленные в настоящей статье иммунитет, привилегии и льготы предоставляются лицам, перечисленным в п. 1, не для личного преуспевания, а для исполнения своих обязанностей, касающихся Комиссии. Из этого вытекает, что Дунайская Комиссия не только вправе, но и обязана отказаться от иммунитета своего сотрудника в каждом случае, когда этот иммунитет может препятствовать ходу правосудия и если этот отказ не наносит ущерба интересам Комиссии.

3. С точки зрения положений Венгерской Народной Республики по вопросам валюты, лица, перечисленные в п. 1, квалифицируются иностранцами. Эти положения являются для них обязательными.»

Большинство экспертов считало, что пункт 1 настоящей статьи следовало бы дополнить в том смысле, что сотрудники, назначаемые Комиссией (Директор, его помощники, заведующие отделами), пользуются иммунитетом и привилегиями, предоставляемыми на территории Венгерской Народной Республики дипломатическим представителям соответствующих рапортов.

Предложение экспертов Югославии, к которому присоединились эксперты Австрии, предоставить иммунитет и привилегии также членам семьи лиц, перечисленных в п. 1 ст. V, не было разделено.

Также не получили поддержки следующие предложения экспертов Югославии:

отредактировать начало второй фразы пункта 3 : «Дунайская Комиссия может и должна отказаться от иммунитета . . .», исключить последнюю фразу пункта 4 и подчеркнуть, что эти сотрудники пользуются дипломатическим иммунитетом.

Статья VI — Прочие сотрудники

Настоящая статья отредактирована следующим образом :

«1. Сотрудники, назначаемые Председателем и Секретарём Комиссии, пользуются на территории Венгерской Народной Республики следующими иммунитетом и привилегиями :

a) при выполнении своих служебных обязанностей они не подлежат компетенции властей ;

b) при приезде в Венгрию и при отъезде из страны они пользуются таможенными льготами, предоставляемыми на территории Венгерской Народной Республики дипломатическим служащим соответствующих рангов ;

c) на них не распространяются обязанности граждан Венгерской Народной Республики и их заработка плата, выплачиваемая Дунайской Комиссией, не облагается прямыми налогами и сборами.

2. Положения пунктов 2 и 3 статьи V распространяются также на сотрудников, попадающих под действие настоящей статьи».

Эксперты Югославии предложили отредактировать подпункт «*b*» пункта 1 следующим образом :

«При приезде в Венгрию и при отъезде из страны, а также во время их пребывания в стране, они пользуются теми же таможенными льготами, облегчениями в области обмены валюты и привилегиями, которые предоставляются на территории Венгерской Народной Республики сотрудникам соответствующих рангов дипломатических миссий».

Это предложение не было поддержано остальными экспертами.

По пункту 2 этой статьи эксперты Югославии представили такие же замечания, что и по пунктам 2 и 3 статьи V, которые также не были разделены остальными экспертами.

Статья VII

Формулировка этой статьи была согласована в следующей редакции :

«Положения статей IV, V и VI не распространяются на граждан Венгерской Народной Республики».

Статья VIII — Заключительные положения

Эксперты Югославии предложили дополнить текст этой статьи новым параграфом в следующей редакции :

«В случае возникновения спора между двумя договаривающимися сторонами, право принимать решение будет иметь арбитражный орган в составе трёх лиц, из которых : двое назначаются спорящими сторонами, а третья — по согласованию обеими спорящими сторонами».

Остальные эксперты не присоединились к этому предложению, имея в виду, что не следует ограничивать возможность урегулирования споров между договаривающимися сторонами созданием арбитражного органа.

ПОВЕСТКА ДНЯ

Совещания экспертов придунайских стран по юридическим и навигационным вопросам

(20—30 сентября 1961 г.)

1. Рассмотрение правил, применяемых по вопросу расследования аварий на Дунае, и, при наличии возможности, разработка проекта унифицированных правил, применяемых при расследовании аварий на Дунае.

2. а) Разработка предложений о возможной унификации и сокращении числа действующих судовых документов, указанных в статье 12 Основных положений о плавании по Дунаю.

б) Обсуждение предложений придунайских стран и специальных речных администраций по Рекомендациям, касающимся измерения водоизмещения, шкала водоизмещения и шкала осадки судов (док. W/TRANS/SC 3/25) и по проекту Международных правил об использовании на судах внутреннего плавания установок, работающих на сжиженном газе (док. W/TRANS/SC 3/24).

3. Обмен мнениями по предварительному проекту Конвенции о договоре перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям, подготовленному Комитетом в Риме.

4. Обсуждение проекта Соглашения между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией о привилегиях и иммунитете Дунайской Комиссии.

Д О П О Л И Н Е И Е

К РЕКОМЕНДАЦИЯМ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ ГАБАРИТОВ ФАРВАТЕРА, ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ И ДРУГИХ СООРУЖЕНИЙ НА ДУНАЕ

Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае были приняты XVIII сессией Дунайской Комиссии (Постановление ДК/СЕС 18/22 от 25 января 1960 г.) для участка Дуная Девин — Сулина (за исключением ширины судоходного фарватера на участке Железных Ворот и судоходных пролётов мостов на участке ниже Браилы).

В соответствии с Постановлениями XVIII и XIX сессий, аппарату Комиссии было поручено собрать данные и подготовить проект Рекомендаций по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае для участка реки выше Девина (по всем указанным габаритам), а также для участка Железных Ворот — по габаритам ширины судоходного фарватера и для участка ниже Браилы — по габаритам полезной высоты судоходных пролётов мостов.

Настоящее Дополнение к ранее принятым Рекомендациям разработано на основе предложений соответствующих придунайских стран и специальных речных Администраций и утверждено Постановлением XX сессии Дунайской Комиссии (ДК/СЕС 20/27 от 2 февраля 1962 г.).

Согласно этому постановлению Дунайская Комиссия:

— рекомендовала придунайским странам Верхнего Дуная и специальным речным Администрациям, при разработке своих планов по улучшению судоходства и проектов строительства гидротехнических и других сооружений на Дунае, руководствоваться действующими Рекомендациями с учётом принятого Дополнения;

— поручила аппарату Комиссии по получении материалов от компетентных органов ФРГ по вопросу увеличения габаритов судоходных пролётов отдельных мостов на участке реки Дунай выше шлюза Йохенштейн (2203,33 км) включить их в принятое Дополнение к Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае.

После установления высокого и низкого судоходного уровня воды на участке Дуная выше Девина все габариты будут относиться к новым уровням, вычисленным за период, совпадающий с периодом, принятым для судоходных уровней воды для участка реки ниже Девина. Эти уровни воды будут вычислены с той же обеспеченностью, а именно, в 1% для высокого судоходного уровня и в 94% для низкого судоходного уровня без ледовых явлений.

I

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ГАБАРИТЫ ФАРВАТЕРА, ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ И ДРУГИХ СООРУЖЕНИЙ НА ДУНАЕ

Общие замечания

Все элементы габаритов, касающиеся глубины, ширины и радиусов кривизны фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае (за исключением мостов), принятые в настоящем Дополнении к Рекомендациям, относятся :

на свободном течении реки Дунай

— к низкому судоходному и регуляционному уровню воды, существующему на соответствующих участках Дуная. На немецком участке — к уровню, исчисленному за период 1926—1959 г. г. с обеспеченностью 89,2%. На австрийском участке — к уровню, исчисленному за период 1894—1949 г. г. с обеспеченностью 93,1%. И на участке ниже Девина — к низкому судоходному и регуляционному уровню, принятому Постановлением XIV сессии Дунайской Комиссии (ДК/СЕС 14/19) ;

на шлюзованиях участках реки Дунай

— к нормальному подпорному уровню воды. Полезная высота и ширина судоходных пролётов мостов и высота переброшенных через реку воздушных перекидок и паромных тросов определяются по отношению к высокому судоходному уровню воды на соответствующих участках Дуная. На немецком участке — к уровню, исчисленному за период 1926—1955 г. г. с обеспеченностью 2%, и на австрийском участке — к уровню, исчисленному за период 1894—1949 г. г., с пятидневной обеспеченностью и учётом ледовых явлений.

После принятия Дунайской Комиссией единого высокого и низкого судоходных уровней воды для участка Дуная выше Девина, исчисленных за период, совпадающий с периодом, принятым для исчисления судоходных уровней воды на участке Дуная ниже Девина, все вышеуказанные элементы габаритов будут определяться по отношению к этим новым уровням, с обеспеченностью в 1% для высокого судоходного уровня и в 94%, для низкого судоходного и регуляционного уровня.

А. ГАБАРИТЫ ФАРВАТЕРА

§ 1. МИНИМАЛЬНАЯ ГЛУБИНА ФАРВАТЕРА

1. На участке Регенсбург — Вена (2379—1924 км)

I этап

— до канализирования реки :

- a) на участках с легкоразмываемым дном — не менее 20 дм
- b) на участках со скалистым или порожистым дном — не менее 21 дм

II этап

- после канализирования реки :
- a) в местах с легкоразмываемым дном — не менее 27 дм
- b) в местах со скалистым или порошистым дном — не менее 28 дм

2. На участке Вена — Девит (1924—1880, 26 км)

I этап

- до канализирования реки
- В первом периоде (длительностью порядка 5 лет, считая с 1960 г.) следует обеспечить
- не менее 25 дм
- не менее 20 дм

II этап

- после канализирования реки — не менее 35 дм

§ II. МИНИМАЛЬНАЯ ШИРИНА ФАРВАТЕРА

1. На участке Регенсбург — устье реки Инн (2379—2225,32 км)

I этап

- до канализирования реки :
- a) на участках с односторонним движением (с соответствующим расширением на излучинах) — не менее 40 м
- b) на участках с двухсторонним движением (с соответствующим расширением на излучинах) — не менее 70 м

II этап

- после канализирования реки :
- a) на участках реки с легкоразмываемым дном — не менее 100 м
- b) на участках реки со скалистым дном — не менее 70 м

2. На участке устье реки Инн-Вена (2225,32—1924 км)

I этап

- до канализирования реки :
- a) на перекатных участках реки с легкоразмываемым дном — не менее 120 м
- b) на плёсовых участках реки — не менее 100 м

- c) на участках реки со скалистым или порожистым дном — не менее 70 м
- d) на особо трудных участках реки со скалистым или порожистым дном, в порядке исключения, допускается ширина — не менее 60 м

II этап

- после канализирования реки — не менее 150 м

3. На участке Вена—Девин (1924—1880,26 км)

I этап

- до канализирования реки :
- a) на перекатных и плесовых участках с легко размываемым дном — не менее 120 м
- b) на особо трудных участках с легко размываемым дном — не менее 100 м
- c) на участках реки со скалистым или порожистым дном — не менее 70 м

II этап

- после канализирования реки — не менее 150 м

4. На участке Железных Ворот (1048—931 км) для первого периода (первого этапа) — не менее 60 м

5. Ширина латеральных каналов — не менее 150 м

6. Ширина Сулинского канала (морской участок Дуная 170—0 км) — не менее 60 м

§ III. МИНИМАЛЬНЫЙ РАДИУС КРИВИЗНЫ (по оси фарватера)

1. На участке Регенсбург—Похенштейн (2379—2203,33 км)

- a) на участках с односторонним движением — не менее 300 м
- b) на участках с двухсторонним движением — не менее 500 м

2. На участке Похенштейн—Кремс (2203,33—2001 км)

- I этап — до канализирования реки — не менее 300 м
- II этап — после канализирования реки — не менее 350 м

3. На участке Кремс—Вена (2001—1924 км)

- I этап — до канализирования реки — не менее 800 м
- II этап — после канализирования реки — не менее 900 м

4. На участке Вена—Девин (1924—1880,26 км)

I этап — до канализирования реки — не менее 800 м

II этап — после канализирования реки — не менее 1000 м

В. ГАБАРИТЫ СУДОХОДНЫХ ПРОЛЕТОВ МОСТОВ

§ IV. ПОЛЕЗНАЯ ШИРИНА

1. На участке Регенсбург—Девин (2379—1880,26 км) — не менее 100 м

При сооружении арочных мостов допускается по хорде арки полезная ширина (без уменьшения расстояния между устоями)

— не менее 80 м

2. На участке Браила—Сулина (170—0 км) — не менее 180 м

При сооружении арочных мостов допускается по хорде арки полезная ширина (без уменьшения расстояния между устоями)

— не менее 120 м

§ V. ПОЛЕЗНАЯ ВЫСОТА

a) на участках реки, которые на первом и втором этапах сохраняют режим свободного течения

1. На участке Регенсбург—Вена (2379—1924 км) — не менее 8,0 м

2. На участке Вена—Девин (1924—1880,26 км) — не менее 10,0 м

3. На участке Браила—Сулина (170—0 км) — не менее 38,0 м

b) на участках, где условия судоходства будут улучшены путём шлюзования, необходимо обеспечить полезную высоту над нормальным подпорным уровнем воды

1. На участке Регенсбург—Вена (2379—1924 км) — не менее 8,0 м

2. На участке Вена—Девин (1924—1880,26 км) — не менее 10,0 м

3. На участке Браила—Сулина (170—0 км) — не менее 39,0 м

Если на участке Браила—Сулина возникнет необходимость в переброске воздушных линий через русло реки, минимальная полезная высота этих линий не должна быть ниже рекомендованной свободной высоты пролётов мостов, находящихся на этом участке.

С. ГАБАРИТЫ ШЛЮЗОВ

Рекомендуется при разработке проектов сооружений шлюзов на судоходной части Дуная выше Девинса предусматривать габариты, соответствующие требованиям судоходства как в настоящее время, так и с учетом его перспективного развития (типы и габариты судов и караванов, а также объем грузооборота). В общем желательно предусматривать такие габариты шлюзов, которые обеспечивали бы одновременное шлюзование через одну камеру шлюза всего каравана вместе с буксирующим.

Рекомендуется также, чтобы в проектах сооружения шлюзов предусматривалось устройство двух параллельных камер (с нижеуказанными габаритами) для одновременного шлюзования караванов судов, идущих в оба направления.

§ VI. ОРИЕНТИРОВОЧНЫЕ МИНИМАЛЬНЫЕ РАЗМЕРЫ ШЛЮЗОВ

1. На участке Регенсбург—Вена (2379—1924 км)

полезная длина	—	230 м
полезная ширина	—	24 м
глубина на пороге	—	4,0 м

в исключительных случаях на участке

Регенсбург—Вена глубина на порогах может быть уменьшена — до 3,5 м

2. На участке Вена—Девин (1924—1880,26 км)

полезная длина	—	230 м
полезная ширина	—	24 м
глубина на пороге	—	4,5 м

В случае сооружения в шлюзе промежуточных ворот для шлюзования одиночных судов рекомендуется разделить одну камеру шлюза на две части таким образом, чтобы меньшая часть имела полезную длину не менее 100 м.

Д. ПОЛЕЗНАЯ ВЫСОТА ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕКИДОК ЧЕРЕЗ РЕКУ

При установке воздушных линий и паромных тросов, переброшенных через реку, рекомендуются следующие габариты:

§ VII. ПОЛЕЗНАЯ ВЫСОТА НАД ПРИНЯТЫМ ВЫСОКИМ СУДОХОДНЫМ УРОВНЕМ ИЛИ НОРМАЛЬНЫМ ПОДПОРНЫМ УРОВНЕМ ВОДЫ

На участке Регенсбург—Девин (2379—1880,26 км)

- a) для телефонных, телеграфных и других линий низкого напряжения, а также паромных тросов — не менее 16,5 м

- b) для высоковольтных линий с напряжением до 110 квт — не менее 19,0 м
 c) для высоковольтных линий с напряжением выше 110 квт, указанная в пункте «b», высота увеличивается на 1 см для каждого киловольта дополнительного напряжения

II. ОБОСНОВАНИЕ РЕКОМЕНДУЕМЫХ ГАВАРИТОВ ФАРВАТЕРА, ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ И ДРУГИХ СООРУЖЕНИЙ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ ВЫШЕ ДЕВИНА

Общая часть

Естественные условия для судоходства на Верхнем Дунае хуже, чем на Среднем и Нижнем Дунае. Это объясняется следующими принципами:

1. На Верхнем Дунае, главным образом на участке ниже Регенсбурга, наблюдаются сравнительно малые расходы воды при средних и низких уровнях. Только при впадении крупных притоков Изар (ниже Деггендорфа) и Ини (Пассау) расходы воды увеличиваются, как указано в следующей таблице:

Участок Дуная	Водооборонная площадь (км ²)	Средний расход воды в м ³ /сек.	Расходы воды в м ³ /сек при		
			среднем-низком уровне воды	нижним уровнем воды	высоком судоходном и регулиционном уровне воды
Ниже города Регенсбург при впадении притока Наб и Реген на 2379 км	35 370	432 (1924/55 г.)	187 (1924/55 г.)	107 (5.I.1957 г.)	210
Ниже Деггендорфа при впадении притока Изар на 2282 км	47 101		288 55	165 (4.I.1909 г.)	338
Ниже Пассау при впадении притока Ини на 2225 км	76597	1420 (1901/55 г.)	586 (1901/55 г.)	360 (7.I.1954 г.)	700

2. В районе Регенсбурга — Пассау на коротких участках несколько раз изменяется уклон дна реки. Ниже Регенсбурга уклон достигает величины 0,38%, выше города Деггендорф уменьшается до 0,06%, а далее, в месте впадения реки Изар, увеличивается до 0,50%.

Наиболее неблагоприятные для судоходства на Верхнем Дунае участки реки в настоящее время уже канализированы путём сооружения гидроузлов Кахлстет, Похенштейн и Ибс—Перзенбейг.

Ширина русла, зарегулированного на среднюю воду, ниже Регенсбурга приводится в следующей таблице:

Регенсбург—Цейтльдорф (2379—2330 км)	—	131 м
Цейтльдорф—устье реки Изар (2330—2282 км)	—	146 м
Устье реки Изар — устье реки Ини (2282—2225,32 км)	—	175 м
Устье реки Ини—Туттендёрфель (2225,32—1940 км)	—	200—300 м
Туттендёрфель—Финнаменц (1940—1910 км)	—	284 м
Финнаменц—Девин (1910—1879 км)	—	380 м

Увеличение или уменьшение указанных габаритов на данном участке может быть осуществлено только путём больших гидротехнических работ и потребует значительных затрат.

После проведённого регулирования и постройки гидроузлов на притоках Илзер, Лех и Изар прекратилось поступление донных напосов в русло Дуная, вследствие чего русло реки постепенно углубляется (1—1,5 см в год). Это углубление происходит главным образом на участке ниже Регенсбурга и пока невозможно определить, когда оно прекратится. Указанные обстоятельства создают настоящие трудности при проведении регуляционных работ на данном участке.

В силу указанных выше причин на участке Верхнего Дуная обеспечить габариты, принятые для участков Среднего и Нижнего Дуная, исключительно одними регуляционными работами практически невозможно.

Кроме естественных препятствий для судоходства, на участке Верхнего Дуная существуют также и искусственные препятствия, например, такие как :

- недостаточные габариты судоходных пролётов мостов ;
- низко расположенные воздушные линии⁴ переброшенные через реку ;
- недостаточные глубины на порогах шлюзов действующих гидроузлов.

Проведенные регуляционные работы на всём судоходном участке Дуная выше Девина улучшили судоходные условия почти на всём участке, однако, для достижения габаритов, предусмотренных на первом этапе, необходимо провести ещё значительные работы.

На втором этапе предусматривается создание каскада плотин, которые образуют ряд бьефов, и для которых в качестве базы 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.

A. ГАБАРИТЫ ФАРВАТЕРА

§ I. МИНИМАЛЬНАЯ ГЛУБИНА ФАРВАТЕРА

1. Участок Регенсбург—Вена (2379—1924 км)

I этап — на регулированных участках реки.

Проведёнными регуляционными работами на средние уровни воды в конце прошлого века было достигнуто концентрирование расхода воды в основном русле со стабильной шириной на протяжённых отрезках.

Однако, достигнутые при этом глубины не всегда являлись удовлетворительными. Так в 1920 году на участке реки между Регенсбургом и Пассау, в районе Грюнер Верт (2369 км), Каегерс и выше Штраубинга (2323 км) наблюдались перекаты с глубинами фарватера в 14 дм. В районе Кахлхет, выше Пассау, в этот период наблюдалась ещё меньшие глубины.

Для улучшения условий судоходства уже в 1918 году начались регуляционные работы на низкий уровень воды путём постройки буй, струенаправляющих дамб, подводных траверсов и проведения дополнительных землечерпательных работ в русле, регулированном на средний уровень воды. Целью этих работ было сосредоточение стока воды при низких уровнях в судоходном фарватере с шириной 70—100—120 м, при обеспечении глубины в 20 дм.

Работами, произведенными до 1938 года, были достигнуты минимальные глубины на неблагоприятных участках в 16 дм. На самых неблагоприятных для судоходства участках были построены гидроузлы Кахлхет, Йохенштейн, Ибс—Перзенбейг и в настоящее время строится гидроузел Ашах, в результате чего были затоплены опасные для судоходства места со скалистым дном.

На участке Дуная Регенсбург—Деггендорф при низком судоходном и регуляционном уровне и расходе воды в $210 \text{ м}^3/\text{сек}$ глубина в 20 дм может быть достигнута только за счёт уменьшения ширины фарватера с 70 м до 40 м.

На участке Дуная Деггендорф—Вена глубина в 20 дм может быть достигнута и при сохранении существующих ширин фарватера.

На основе изучения лимитирующих в настоящее время глубин на участке Регенсбург—Вена, как это указано в приложении № 1, а также, учитывая предложения Австрийской Республики и Федеративной Республики Германии, аппарат Комиссии считает оправданным принять на этом участке на первом этапе до построения гидроузлов глубину в 20 дм в местах с легкоразмываемым дном и в 21 дм в местах со скалистым или порожистым дном.

II этап — на канализированных участках реки.

При определении габаритов на немецком и австрийском участках реки на второй этап основных работ, которые предусматривается проводить методом шлюзования, с учётом возможного соединения Дуная с Рейном, в основу расчётов была принята типовая баржа с размерами $80 \times 9,5 \times 2,5$ м. При этом предусматривается запас глубины на участках с легкоразмываемым дном в 2 дм и на участках со скалистым дном в 3 дм.

Эти обстоятельства требуют установления следующих глубин фарватера на участке Регенсбург — Вена, после канализирования реки:

- | | |
|---------------------------|---------|
| — с легкоразмываемым дном | — 27 дм |
| — со скалистым дном | — 28 дм |

2. Участок Вена—Девин (1924—1880,26 км)

I этап — на регулированных участках реки.

На участке Вена—Девин для определения габарита глубины в настоящее время можно учитывать осадку судов грузоподъёмностью в 1200—1500 тонн:

- a) баржа грузоподъёмностью 1200 тонн с размерами $75 \times 9,5 \times 2,3$ м;
- b) новый тип баржи грузоподъёмностью 1500 тонн с размерами $85 \times 11 \times 2,3$ м.

Для безопасного плавания указанных барж следует принять на этом участке на первом этапе глубину в 25 дм ($23 + 2$ дм обеспеченность), также как она была принята в Рекомендациях для участка Дунай Девин—Брашна.

II этап — на канализированных участках реки.

Как известно, Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае, принятые XVIII сессией Дунайской Комиссии предусматривают на II этапе на участке: Девин—Брашна минимальную глубину фарватера в 35 дм.

Условия судоходства на участке Вена—Девин являются аналогичными условиям участка Девин—Геню, в связи с чем для участка Вена—Девин следует на II-ом этапе предусмотреть глубину в 35 дм, что будет способствовать дальнейшему развитию судоходства на Дунае.

§ II. МИНИМАЛЬНАЯ ШИРИНА ФАРВАТЕРА

Как уже указывалось выше, на участке Регенсбург—Девин, уже с 1918 года начали проводиться регуляционные работы на низкий уровень воды, которыми было регулировано русло с шириной в пределах 70—100—120 м, в зависимости от уклона и расхода воды на отдельных отрезках реки.

При указанных ширинах на отдельных участках, главным образом ниже Регенсбурга, глубина фарватера оставалась менее 20 дм.

На основе полученного опыта и проведённой общей съемки избран в 1960 году после детального изучения было установлено, что при низком судоходном и регуляционном уровне воды можно достигнуть глубину фарватера в 20 дм, при ширине фарватера 40—50 м.

При этом на участке Регенсбург—Штраубинг (2379—2321 км) можно создать фарватер с глубиной 20 дм только для одностороннего движения с несколькими местами для беспрепятственного расхождения караванов.

На участке реки Штраубинг—Деггендорф, в связи с уменьшением уклона, условия для судоходства становятся лучше.

При впадении притока Изар, благодаря увеличению расхода воды, можно обеспечить ширину фарватера для двухстороннего движения.

Ниже впадения притока Ини минимальные ширины фарватера при сохранении глубины 20 дм, изменяются в пределах, указанных в следующей таблице :

Участок реки	Минимальная ширина фарватера* в м	
	на перекате	в излучинах
1	2	3
Устье реки Ини—Устье реки Энис 2225—2112 км	140	100
Устье реки Энис—Устье реки Ибс 2112—2057 км	140	110
Устье реки Ибс—Устье реки Трайсена 2027—1988 км.....	140	120
Устье реки Трайсена—Вена Нюдорф 1988—1934 км	150	130
Венская прорезь 1934—1919 км ..	160	—
Устье Венского канала—Девин 1919—1879 км	160	130

На канализированных участках реки от устья реки Ини до Вены минимальная ширина фарватера достигает 150 м при глубине 27 дм.

На основе вышеприведённого анализа существующих лимитирующих ширин фарватера и, учитывая расширение в настоящее время состав буксируемых караванов судов для отдельных участков, целесообразно принять по участкам указанные ниже габариты минимальной ширины фарватера, исходя из следующего расчета :

1. Участок Регенсбурге—Устье реки Ини (2379—2225,32 км)

I этап — до канализирования реки.

a) на участках с односторонним движением

При плавании вниз по течению следует учитывать караваны, составленные из двух барж, буксируемых в линию фронта.

При плавании вверх — караваны из четырёх судов, буксируемых гуськом. При этом, в случае буксировки колёсным буксиром, ширина каравана будет 20 м. Поэтому ширина фарватера должна быть не менее 20 м и плюс запас с каждой стороны по 10 м — 40 м ($20 + 10 + 10 = 40$ м).

b) на участках с двусторонним движением

При плавании вниз по течению, приняты за основу караваны, составленные из двух барж, буксируемых в линию фронта.

При плавании вверх против течения караваны состоят из четырёх судов, буксируемых гуськом. При этом, в случае буксировки колёсным буксиром, ширина каравана будет 20 м.

На рассматриваемом участке необходимая минимальная ширина фарватера должна быть не менее 70 м из расчёта : ширина двух караванов по 20 м, плюс запас между караванами 10 м и запас с каждой стороны от берега 10 м ($2 \times 20 + 3 \times 10 = 70$ м); в обоих случаях надо учитывать необходимость увеличения ширины на излучинах.

* Указанные в таблице данные не касаются скалистых или порожистых участков реки.

II этап — после канализирования реки.

Минимальная ширина фарватера должна быть увеличена до 100 м, на участках реки с легкоразмываемым дном и до 70 м на участках реки со скалистым дном, не только в верхнем бьефе, но и ниже шлюза.

2. Участок устье реки Ини—Вена (2225,32—1924 км)

I этап — до канализирования реки.

На этом участке состав караванов судов регламентирован. Караваны, идущие вниз по течению, имеют состав из четырёх судов, из которых три груженые баржи буксируются в линию фронта, а порожнее судно — лагом по левому борту буксира. Максимальная ширина каравана — 30 м.

Караваны, идущие вверх против течения, имеют состав из четырёх судов, буксируемых гуськом. Ширина колесного буксира равна 20 м.

На участке устье реки Ини—Вена для беспрепятственного расхождения двух караванов необходима ширина в 120 м из расчёта: ширина двух караванов $30+20=50$ м, запас между караванами 30 м, запас с каждой стороны каравана от берега 20 м ($50+30+2\times20=120$ м).

Следует также отметить, что в этом районе имеются труднопроходимые участки фарватера, ввиду чего на плёсовых участках реки с легкоразмываемым дном может допускаться ширина фарватера в 100 м.

Расширение фарватера на скалистых или порожистых участках реки требует крупных капитальныхложений, в связи с чём до постройки гидроузлов не представляется целесообразным предусматривать для таких участков ширину, которая рекомендуется для участков с легкоразмываемым дном.

Учитывая это, на скалистых участках предусматривается минимальная ширина в 70 м и на особо трудных участках, в порядке исключения, 60 м с тем, что плавание на этих участках может осуществляться только в одном направлении.

II этап — после канализирования реки.

После канализирования этого участка предусматривается минимальная ширина фарватера в 150 м.

3. Участок Вена—Девин (1924—1880,26 км)

I этап — до канализирования реки.

На этом участке составы плавающих караванов до постройки гидроузлов следует принимать такие же, как и на участке устье реки Ини—Вена, в связи с чём в местах расхождения двух караванов до постройки гидроузлов на этом участке должна быть обеспечена ширина 120 м из расчёта: $50+30+2\times20=120$ м.

На особо трудных участках, с легкоразмываемым дном допускается ширина 100 м, а на скалистых участках минимальная ширина фарватера — 70 м.

II этап — после канализирования реки.

После постройки гидроузлов можно принимать составы караванов судов такие же, как и на участке Девин—Геню.

Для беспрепятственного расхождения двух караванов судов необходима ширина в 150 м из расчёта: ширина одного каравана 40 м, запас между караванами 30 м, запас с каждой стороны от берега 20 м ($2 \times 40 + 30 + 2 \times 20 = 150$ м).

4. Участок Железных Ворот

На участке Железных Ворот по предложению Речной Администрации Железных Ворот принимается в первом периоде первого этапа основных работ на Дунае минимальная ширина фарватера — 60 м.

5. Ширина латеральных каналов

Для беспрепятственного расхождения двух караванов, плавающих на латеральных каналах, необходима ширина фарватера в 150 м из расчёта: ширина одного каравана 40 м, запас между караванами 30 м, запас с каждой стороны от откоса берега канала на глубине 3,5 м — 20 м. ($2 \times 40 + 30 + 2 \times 20 = 150$ м).

6. Ширина Суллинского канала (морской участок Дуная) (170—0 км)

Для расхождения двух морских судов необходима минимальная ширина фарватера 60 м. Указанная ширина уже обеспечена в настоящее время.

§ III. МИНИМАЛЬНЫЙ РАДИУС КРИВИЗНЫ

Для представления о существующих в настоящее время минимальных радиусах кривизны фарватера на судоходной части реки Дунай от Регенсбурга до Девини, аппарат Комиссии, на основе данных компетентных органов ФРГ и Австрийской Республики, разработал таблицу (приложение № 2), в которой указаны участки, где радиус кривизны фарватера на немецком участке менее 800 м и на австрийском участке менее 1000 м.

Как видно из таблицы, на немецком участке имеется 6 излучин с радиусом кривизны по 300 м, 31 излучина с радиусами кривизны от 300 до 500 м и 39 излучин с радиусами кривизны от 500 до 800 м.

Увеличение радиусов кривизны излучин на данном участке путём регулирования реки весьма затруднительно, поскольку это потребовало бы практически создания нового русла.

Увеличение радиусов кривизны излучин на участке выше Штраубинга может быть осуществлено только в результате канализирования реки.

На участке ниже Штраубинга можно принять минимальный радиус кривизны излучин 500 м. Этот радиус отвечает составам караванов, плавающих на этом участке, как это уже сказано в § II Обоснований.

На немецко-австрийском и австрийском участках положение аналогочное расположено на немецком участке Дуная. Здесь существуют 3 излучины с радиусом кривизны по 300 м, 12 излучин с радиусами от 300 до 500 м и 28 излучин с радиусами от 500 до 900 м.

Из-за морфологических условий увеличение радиусов кривизны излучин путём регуляционных работ затруднительно, и только после постройки гидроузлов, могут быть достигнуты минимальные радиусы кривизны излучин выше Кремса в 350 м и ниже Кремса в 900 м.

В. ГАБАРИТЫ СУДОХОДНЫХ ПРОЛЕТОВ МОСТОВ

§ IV. ПОЛЕЗНАЯ ШИРИНА

Для представления о существующих габаритах судоходных пролётов мостов на судоходной части Дуная выше Девини, аппарат Комиссии составил таблицу (приложение № 3).

Из 13 мостов немецкого участка Дуная (кроме двух пешеходных мостов на шлюзах) 3 моста имеют полезную ширину менее 50 м, 8 — ширину от 50 до 70 м и только 2 моста — ширину более 100 м.

Из 14 мостов австрийского участка Дуная (кроме двух мостов на шлюзах) — 2 моста имеют полезную ширину менее 70 м, 8 — ширину 70—80 м, 1 — ширину 93 м и только 3 моста — ширину более 100 м.

1. Участок Регенсбурга—Девин (2379—1880,26 км)

При строительстве новых мостов и реконструкции старых следует предусматривать полезную ширину не менее 100 м.

Это соответствует минимальной ширине фарватера, указанной в § II. Мостовые быки в русле реки препятствуют не только судоходству, но и плавному проходу донных наносов и паводков, поэтому ширина между ними должна быть более 100 м, а на участке Дуная от Регенсбурга до Штраубинга, где имеется малая ширина, необходимы мосты без быков в русле реки.

До перестройки старых мостов целесообразно оборудовать для судоходства также и вторые пролёты существующих мостов для двухстороннего движения.

2. Участок Браила—Сулина (170—0 км)

Для участка Браила—Сулина предусматривается полезная ширина судоходных пролётов мостов в 180 м.

Данная ширина отвечает навигационным требованиям как в настоящее время, так и в будущем, и позволяет проводить караваны методом толкания.

§ V. ПОЛЕЗНАЯ ВЫСОТА

a) *На участках со свободным течением*

Как уже было указано в § IV, аппарат Комиссии представил таблицу (приложение № 3) габаритов судоходных пролётов существующих мостов на участке Дуная выше Девини.

Из приложения видно, что на немецком участке только у двух мостов полезная высота пролётов над высоким судоходным уровнем воды выше 8 м, у 8 мостов — выше 6,4 м и у 5 мостов — менее 6,4 м.

Для того, чтобы в перспективе этот участок не препятствовал дальнейшему развитию судоходства на Дунае, рекомендуется принять полезную высоту судоходных пролётов мостов не менее 8 м над высоким судоходным уровнем воды.

Из приложения видно, что на австрийском участке Дуная два моста, расположенные ниже Вены, имеют полезную высоту судоходных пролётов выше 10 м. Остальные 12 мостов, расположенные выше Ве-

ны, имеют полезную высоту судоходных пролётов ниже 8,0 м над высоким судоходным уровнем воды.

В перспективе предусматривается поднятие этих мостов для создания полезной высоты судоходных пролётов в 8,0 м. Поэтому целесообразно принять относительно высокого судоходного уровня воды следующие полезные высоты судоходных пролётов мостов:

- | | |
|--|--------------------|
| 1) на участке Регенсбург—Вена | — не менее 8,0 м |
| 2) на участке Вена—Девин | — не менее 10,0 м. |
| 3) на участке Брацла—Сулница, учитывая характерные особенности плавания морских судов и возможность плавания в будущем крупнотоннажных морских судов, следует считать необходимым установить полезную высоту судоходных пролётов мостов не менее 38 м относительно высокого судоходного уровня воды, обеспеченностью в 1%. | |

При этом учитывается также возможный подъём уровня воды Дуная вследствие предусматриваемой защиты дельты Дуная путём постройки дамб.

b) *На участках реки, где условия судоходства будут улучшены путем шлюзования*

На участке Регенсбург—Девин предлагается принять те же самые габариты полезной высоты судоходных пролётов мостов, как и на участках со свободным течением, т. е. :

- | | |
|--|-------------------|
| 1) Регенсбург—Вена | — не менее 8,0 м |
| 2) Вена—Девин | — не менее 10,0 м |
| 3) на участке Брацла—Сулница в пределах подпорных районов, особенно в зонах, расположенных вблизи гидроузлов, где уровни будут постоянны в течение длительных промежутков времени, для обеспечения возможности беспрепятственного прохождения судов с высокими надводными габаритами предлагается принять свободную высоту судоходных пролётов мостов не менее 39,0 м над нормальным подпорным уровнем воды. | |

Если на участке Брацла—Сулница возникнет необходимость в переброске воздушных линий через русло реки, минимальная полезная высота пролёта этих линий не должна быть ниже рекомендованной полезной высоты пролётов мостов на этом участке.

C. ГАБАРИТЫ ШЛЮЗОВ

§ VI. ОРИЕНТИРОВОЧНЫЕ МИНИМАЛЬНЫЕ РАЗМЕРЫ ШЛЮЗОВ

Как известно на Верхнем Дунае в настоящее время имеются шлюзы Кахлет (2230,5 км), Йохенштейн (2203,33 км) и Ибс-Перзенбейг (2060 км).

Все три шлюза имеют две нитки с габаритами 230×24 м и глубины на порогах Кахлет 3,5 м, Йохенштейн-2,9 м, Ибс — 3,75 м. Строящийся гидроузел Ашах имеет двухниточный шлюз с габаритами 230×24 м и с глубиной на пороге 4,05 м.

Вышеуказанные размеры шлюзов были определены из расчёта одновременного шлюзования каравана в составе одного баксира и

четырёх барж с размерами: длина 75,0—80,0 м; ширина 9,5—10,0 м счлененных в два ряда.

Полезная длина и ширина шлюзов удовлетворяет современным и перспективным требованиям судоходства, а установленные габариты 230 × 24 м можно считать экономически оправданными. Таким образом на участке Дуная от Регенсбурга до Генцю предусматриваются единые габариты длины и ширины шлюзов.

Что касается глубины на порогах шлюзов, учитывая перспективное развитие судоходства на Дунае, полезным является разделить участок Верхнего Дуная на два следующих отрезка: первый — Регенсбург—Вена и второй — Вена—Девин.

1. На участке Регенсбург—Вена в отношении глубины на пороге должна учитываться осадка судна 2,5 м и необходимый запас глубины, в случае мгновенного выключения из работы гидростации, вследствие чего возникает отрицательная волна и происходит понижение уровня воды ниже гидроузлов в пределах 1,0—1,5 м, в зависимости от расхода воды на гидростации и топографических условий места гидроузла.

На участке Регенсбург—Вена, с учётом перспективного развития судоходства на Дунае, можно считать достаточной глубину на порогах шлюзов не менее 4,0 м и лишь в исключительных случаях глубина на порогах может снижаться до 3,5 м.

2. На участке Вена—Девин в интересах судоходства представляется полезным принять глубину на порогах шлюзов в 4,5 м, что дает возможность в будущем беспрепятственно плавать крупным речноморским судам до Вены. Для участка ниже Девина глубина 4,5 м на порогах шлюзов уже установлена в Рекомендациях по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае.

D. ПОЛЕЗНАЯ ВЫСОТА ПЕРЕКИДОК ЧЕРЕЗ РЕКУ

§ VII. ПОЛЕЗНАЯ ВЫСОТА НАД ПРИНЯТЫМ ВЫСОКИМ СУДОХОДНЫМ УРОВНЕМ ИЛИ НОРМАЛЬНЫМ ПОДПОРНЫМ УРОВНЕМ ВОДЫ

Для изучения существующих полезных высот воздушных перекидок через реку на участке Дуная Регенсбург—Девин была разработана таблица (приложение № 4), в которой приведены полезные высоты, отнесённые к высокому судоходному уровню воды, отвечающему данному участку Дуная.

Из 19 воздушных линий высокого напряжения на немецком участке Дуная в настоящее время только 6 имеют полезную высоту выше 19 м. Остальные в будущем необходимо поднять на рекомендованную высоту.

Из 20 воздушных линий на австрийском участке Дуная только 11 имеют полезную высоту выше рекомендованных габаритов. Осталь-

ные 9 линий в будущем также необходимо поднять на рекомендованную высоту.

Из 18 воздушных тросов паромных переправ на немецком участке Дуная в настоящее время только один трос имеет полезную высоту, отвечающую рекомендованным габаритам. Остальные в течение следующих лет будут подниматься на рекомендованную высоту.

На австрийском участке Дуная из 17 тросов паромных переправ 5 имеют полезную высоту, отвечающую рекомендациям, и 12 необходимо поднять на рекомендованную высоту.

В интересах судоходства следует принять для кабелей и паромных тросов, при перекидке их через реку по воздуху на участке Дуная выше Девица, те же самые габариты, которые были установлены Рекомендациями Дунайской Комиссии (ДК/СЕС 18/22 от 25 января 1960 г.) для участка Дуная Девин—Сулина, а именно :

- a) для телефонных, телеграфных других линий низкого напряжения, а также паромных тросов — не менее 16,5 м
- b) для высоковольтных линий с напряжением до 110 квт — не менее 19,0 м
- c) для высоковольтных линий с напряжением выше 110 квт увеличить высоту, указанную в пункте «b», на 1 см для каждого киловольта дополнительного напряжения.

III.

ПРИЛОЖЕНИЯ

а) Данные о низком судоходном и регуляционном уровне воды

1. На немецком участке Дуная

Низкий судоходный и регуляционный уровень воды на немецком участке Дуная от Регенсбурга до Кахлехт вычислен на основе расходов воды по водомерному посту Швабельвейс в 210 м³/сек и по водомерному посту Хоффирхен в 338 м³/сек. Эти расходы воды отвечают продолжительности 326 дней в году за период 1926—1959 г. г. При ежегодном ледовом явлении в 23 дня этот расход воды соответствует обеспеченности

$$\text{ности в } 89,2\% \quad \left(\frac{326 - 21}{365 - 23} = 89,2\% \right).$$

По сравнению с принятым Дунайской Комиссией судоходным уровнем воды для участка Дуная ниже Девина этот уровень имеет обеспеченность меньше на 4,8%.

При средней обеспеченности в 94% расход воды на водомерном посту Швабельвейс получается равным 184 м³/сек, которому соответствует глубина 18,2 дм на участке Регенсбург—Деггендорф. На водомерном посту Хоффирхен при средней обеспеченности в 94% в год расход воды получается равным 300 м³/сек, которому соответствуют глубины на перекатах ниже Деггендорфа в 20 дм.

2. На австрийском участке Дуная

В качестве низкого судоходного и регуляционного уровня воды на австрийском участке Дуная Пхенштейн—Девин принят уровень на основе расходов воды обеспеченностью 93,1% (340 дней в году) вместе с ледовыми явлениями за период 56 лет (с 1894 до 1949 гг.). Этот низкий судоходный уровень на 21 см ниже уровня, принятого для участка Дуная ниже Девина. Ниже приводится таблица отметок низкого судоходного и регуляционного уровня воды по основным водомерным постам на участке Регенсбург—Девин.

ТАБЛИЦА
отметок низкого судоходного и регуляционного уровня воды по основным водомерным постам на участке Дуная от Регенсбурга до Девина

№ п/п	Наименование основного водомерного поста	Расстояние от Сулзина (км)	Фиксированная отметка низкого судоходного и регуляционного уровня воды над «0» поста в см
1.	Швабельвейс	2376,15	116
2.	Штраубинг	2321,29	149
3.	Деггендорф	2284,59	229
4.	Нидеральтейх	2276,22	250
5.	Хофштайн	2256,86	233
6.	Фильсхофен	2249,15	306
7.	Пассау-Максимилиансбрюннке	2226,70	426
8.	Пассау-Ильцштадт	2225,25	432
9.	Энгельхарцелль	2200,66	110
10.	Линц	2135,17	110
11.	Абвицен	2119,94	127
12.	Маутхаузен	2111,85	125
13.	Шварцхольц	2108,38	162
14.	Грайн	2079,01	684
15.	Ибс	2058,79	190
16.	Мельк	2035,98	118
17.	Штейн	2204,06	155
18.	Алтенштейт	1980,26	107
19.	Тульи	1963,33	156
20.	Грайффонштейн	1949,09	93
21.	Вена-Рейхсбрюннке	1929,09	137
22.	Хайнбург	1883,92	203

b) Определение высокого судоходного уровня воды

В качестве высокого судоходного уровня воды в настоящем дополнении к Рекомендациям применяется для немецкого участка Дуная Регенсбург—Кахлех уровень при 2% обеспеченности. Для австрийского участка — при пятидневной обеспеченности в год вместе с ледовыми явлениями. Период определения высокого судоходного уровня воды в обоих случаях совпадает с периодом определения низкого судоходного уровня воды на этих участках.

Для анализа продолжительности предложенного высокого судоходного уровня воды на немецком участке Дуная был рассмотрен период 1926—1959 гг., на австрийском участке — период 1894—1949 гг.

ТАБЛИЦА

ОТМЕТОК ВЫСОКОГО СУДОХОДНОГО УРОВНЯ ВОДЫ ПО ОСНОВНЫМ ВОДОМЕРИЧЕСКИМ ПОСТАМ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ ОТ РЕГЕНСБУРГА ДО ДЕНИНА

№ п/п	Наименование основных водометрических постов	Расстояние от Суффлы в км	Отметка уровня воды над «0» поднорийного поста в см		Расстояние в см
			максимальн. (без ледовых явлений)	высокого судоход- ного уровня	
1	2	3	4	5	6
1.	Швабельвейс	2376,15	656	470	186
2.	Штраубинг	2321,29	663	470	193
3.	Деггендорф	2284,59	748	530	218
4.	Нидеральтейх	2276,22	775	530	245
5.	Хофштайн	2256,86	698	470	228
6.	Фильсхофен	2249,15	683	467	216
7.	Нассау-Макензианбрюкке ..	2226,70	1220	720	500
8.	Нассау-Ильштадт	2225,25	1230	720	510
9.	Энгельхартецель	2200,66	1026	650	376
10.	Линн	2135,17	944	647	297
11.	Абвицден	2119,94	844	652	192
12.	Маутхаузен	2111,85	974	670	304
13.	Шварихольц	2108,38	910	700	210
14.	Грайн	2079,40	1406	920	486
15.	Ибс	2058,79	1015	695	320
16.	Медын	2035,98	970	633	337
17.	Штейн	2004,06	942	667	275
18.	Альтенвёрт	1980,26	847	621	226
19.	Тутлин	1963,33	883	657	226
20.	Грейфштайн	1949,09	859	614	245
21.	Вена-Рейхебрюкке	1929,09	893	660	233
22.	Кайзберг	1883,92	943	698	245

с) Понятие о нормальном поднорийном уровне воды

В качестве нормального поднорийного уровня принимается уровень, образованный в верхнем бьефе при наивысшей эксплуатационной отметке гидроузла.

МИНИМАЛЬНЫЕ ГЛУБИНЫ, НАБЛЮДАЕМЫЕ НА ПЕРЕКАТАХ УЧАСТКА РЕГЕНСБУРГ—ДЕВИН

Участки Дуная по странам	Наименование	Перекат		Ширина фарватера в м при глубине		Длина в м
		км	глубина в дм	16 дм	20 дм	
Немецкий участок 2379,48—2223,15 км (1960 г.)	Крейцхоф	2373,0	17	70	—	400
	Грюнер Вёрт	2371,0	18	60	—	400
	Клейндермлинг	2365,9	> 20	40	15	400
	Фрисхейм	2363,4	> 20	70	30	500
	Илькофен	2361,5	17,5	60	—	600
	Фрайнкофен	2360,3	19	50	—	200
	Ауфельд	2359,4	19,5	80	—	100
	Крукенбург	2358,7	18	70	—	200
	Элтхейм	2356,4	> 20	70	60	—
	Гейзлинг	2354,6	18	55	—	300
	Зеппенхаузен	2353,5	> 20	80	10	300
	Пфаттер	2350,6	19	60	—	100
	Гмюнд	2344,4	> 20	70	50	—
	Гмюндер Ау	2346,0	18	60	—	800
	Нидерахдорф	2344,4	17	80	—	500
	Пондорф	2340,6	> 20	60	1	500
	Лансдорф	2333,5	17	50	—	500
	Вундермоле	2323,4	19	50	—	400
	Штраубинг	2322,2	19	70	—	400
	Боген	2310,0	20	110	50	1000
	Германштадт	2308,3	20	110	65	800
	Ленцинг	2304,3	20	110	30	800
	Ло	2262,6	> 20	110	20	600
	Оттах	2260,8	> 20	70	50	300
	Кюнцинг	2258,6	> 20	70	40	350

Данных немецко-австрийского участка (2223,15—2201,77 км), австрийского участка (2201,77—1880,26 км) и австрийско-чехословацкого участка (1880,26—1872,7 км) не имеется.

ТАБЛИЦА

радиусов кривизны фарватера (менее 800 м) на немецком участке и (менее 1000 м) на немецко-австрийском и австрийском участках

Участки Дуная по странам	Районы, установленные по локациям реки Дунай, где судоходство ограничено вследствие малых радиусов кривизны фарватера (менее 800 м и соответственно менее 1000 м)		
	Наименование района	км	Радиус кривизны в м
1	2	3	4
Немецкий участок 2379,48—2223,15 км	Регенсбург	2377,3—2377,1	700
	Регенсбург	2377,1—2376,8	700
	Швабельвейс	2376,4—2276,2	700
	Швабельвейс	2375,1—2374,8	700
	Тегернгейм	2373,2—2372,1	700
	Донауштауф	2369,5—2369,3	700
	Донауштауф	2369,3—2368,8	600
	Клейндеминг	2366,0—2365,6	600
	Демминг	2365,1—2364,8	500
	Демминг	2364,8—2364,4	600
	Фрисгейм	2364,4—2364,1	800
	Илькофен	2362,3—2362,0	800
	Френгкофен	2361,6—2361,0	800
	Крукенберг	2359,3—2358,9	800
	Эльтгейм	2356,1—2355,8	370
	Гейслинг	2355,8—2355,0	500
	Гейслинг	2354,2—2354,0	500
	Зеппенхаузен	2352,2—2351,7	450
	Пфаттер	2351,7—2351,1	800
	Вёрт	2350,7—2350,2	400
	Вёрт	2348,8—2348,4	400
	Нидерахдорф	2344,4—2343,7	500
	Нидерахдорф	2343,5—2342,9	750
	Нидерахдорф	2342,9—2342,6	500
	Ахольфинг	2342,6—2342,2	400
	Ахольфинг	2342,2—2342,1	700
	Ахольфинг	2342,1—2341,4	500
	Пондорф	2340,9—2340,7	600
	Пондорф	2340,7—2340,3	325
	Цеитльдорн	2340,0—2339,3	600
	Оберцейтельдорн	2339,0—2338,6	450
	Кирхрот	2337,3—2337,0	325
	Кирхрот	2337,0—2336,6	600
	Кирхрот	2336,6—2336,3	500
	Кирхрот	2336,3—2335,8	800
	Обермотцинг	2335,5—2335,2	300
	Обермотцинг	2335,2—2334,8	400
	Нидермотцинг	2334,5—2334,3	500

1	2	3	4
	Ланддорф	2332,7—2332,3	500
	Альбург	2332,3—2331,8	600
	Питрих	2330,7—2330,3	500
	Питрих	2330,3—2330,0	450
	Кёснах	2330,0—2329,2	750
	Воссау	2328,3—2328,1	300
	Воссау	2328,1—2327,5	600
	Воссау	2327,5—2327,1	450
	Эберау	2326,8—2326,4	500
	Эберау	2326,4—2326,0	600
	Эберау	2326,0—2325,6	500
	Эберау	2325,6—2325,0	700
	Кагерс	2324,6—2324,4	700
	Хорндорф	2324,0—2323,5	700
	Вундермюле	2323,3—2322,9	300
	Вундермюле	2322,9—2322,4	600
	Кагерс	2322,2—2321,7	600
	Штраубинг	2321,7—2321,3	300
	Штраубинг	2321,1—2321,0	450
	Турнхоф	2319,2—2318,7	400
	Турнхоф	2318,7—2318,0	700
	Хофштеттен	2317,2—2316,8	350
	Хофштеттен	2316,8—2316,7	700
	Хофштеттен	2316,7—2316,6	600
	Рейберсдорф	2315,7—2315,4	300
	Рейберсдорф	2315,4—2314,9	700
	Рейберсдорф	2314,3—2313,9	300
	Лайнбах	2307,8—2307,3	700
	Кальмейде	2281,2—2281,0	750
	Зебах	2279,1—2278,4	800
	Мольхам	2271,3—2270,1	700
	Альтхет	2267,3—2267,0	420
	Лох	2267,0—2266,6	500
	Бернцль	2265,4—2264,7	500
	Винцер	2264,3—2263,7	550
	Эндлау	2260,4—2259,2	500
	Хофштаден	2258,2—2257,5	500
	Хильдартсберг	2254,9—2254,6	750
Немецко-австрийский участок 2223,15—2201,77 км	Лёвенмюле	2222,2—2221,6	500
	Кремнельнгштайн	2215,6—2215,0	450
	Эрлау	2214,4—2213,5	750
	Кинцинг	2209,4—2208,6	900
	Фихтенштайн	2207,7—2207,0	1000
Австрийский участок 2201,77—1880,26 км	Обер-Ранна	2195,5—2195,1	500
	Шлаген	2186,9—2186,5	350

1	2	3	4
	Ортман	2185,0—2184,6	600
	Инцелль	2183,6—2182,4	600
	Графенау	2181,8—2181,3	800
	Графенау	2181,0—2180,3	900
	Салладониель	2179,1—2178,6	300
	Коплинг	2177,5—2177,0	600
	Кагерер	2176,7—2176,0	800
	Энцингер	2175,7—2175,2	700
	Зиферейнер	2174,4—2173,7	900
	Вастльман	2172,3—2171,9	300
	Бурзенмюлле	2170,3—2169,8	300
	Унтер-Мюль	2169,3—2168,7	500
	Нёйхауз	2168,0—2167,5	400
	Ашах	2161,3—2160,6	1000
	Вильхеринг	2143,6—2143,0	500
	Ваченск	2139,6—2139,0	900
	Маргаретен	2137,8—2137,2	700
	Урлаубштейн	2136,6—2135,9	900
	Линц	2133,5—2132,9	800
	Линц	2132,5—2131,9	800
	Вайкерлау	2124,3—2123,5	1000
	Марауэр	2117,3—2116,5	700
	Санкт-Пантелеон	2107,1—2106,4	1000
	Таунингер	2096,0—2095,4	700
	Хюттинг	2093,6—2093,0	600
	Эйхерек	2082,9—2082,5	600
	Тифенбах	2080,7—2080,5	500
	Фёре	2079,6—2078,8	500
	Грайн	2078,2—2077,9	600
	Рабенштейн	2077,3—2077,1	400
	Келлерек	2076,9—2076,5	300
	Лудвиг	2076,3—2076,0	300
	Штруден	2076,0—2075,6	400
	Санкт-Никола	2075,6—2075,0	600
	Санкт-Никола	2075,0—2074,7	600
	Зармингштейн	2072,8—2072,3	700
	Ибс	2058,0—2057,3	1000
	Унтерхаус	2056,7—2056,0	700
	Зарлинг	2055,4—2055,0	700
	Дирердорф	2053,4—2052,7	600
	Шёнбюхль	2030,0—2029,3	1000
	Обер-Ариедорф	2020,4—2019,6	1000
	Мюхлау	2011,0—2010,4	600
	Обер-Лойбен	2008,2—2006,8	1000
	Вайкельборден	1998,3—1997,5	900
	Холленбург	1995,4—1994,8	800
	Тесте	1992,7—1992,0	1000

1	2	3	4
	Каффельзаум	1989,6—1988,7	1000
	Зульцбоден	1981,1—1980,5	1000
	Хайбург	1884,3—1883,4	900
	Девин	1880,8—1880,0	900
Австроіско- чехословацкий участок 1880,26—1872,70 км	Вольфсталь	1875,4—1874,6	800

ТАБЛИЦА

существующих габаритов судоходных пролётов мостов на участке
Регенсбург—Девин

Участок	Название мостов	Км	Габариты мостов		
			Полезная ширина в м	Полезная высота при высоком судоходном уровне воды в м	Разница в м по отношению к предложенной высоте в 6,40 м
1	2	3	4	5	6
Немецкий участок участок 2379,48— 2223,15 км	Регенсбург Нидерлуги	2378,45	78,0		
	Швабельвейс	2376,82		7,03	+0,63
	1. Пролёт слева		46,0		
	2. Пролёт слева		46,0	6,47	+0,07
	Портовый мост	2376,82	34,0	6,47	+0,07
	Донауйштауф	2369,60	42,6	6,47	+0,07
	Штраубинг	2321,27	91,5	6,36	-0,04
	Боген	2311,27	58,3	6,08	-0,32
	Железнодорожный мост Деггендорф	2285,87	58,1	5,39	-1,01
	Шоссейный мост Деггендорф	2284,59		4,81	-1,59
	Фильсхофен	2249,16	61,5	7,37	+0,97
	Подвесной пешеходный мост над шлюзом	2230,63	24,0*	8,03	+1,63
	Штейнбах	2230,28	60,0	6,95	+0,55
	Пассау-Максимилианбрюкке	2226,70		5,90	-0,50
	Пассау-Лупитцольдбрюкке	2225,75	51,5	6,49	+0,09
	Крейтельштейн	2223,28		6,70	+0,30
	Правый пролёт		105,0		
	Левый пролёт		105,0	10,43	+4,03
				10,43	+4,03
Немецко-австрийский участок 2223,15— 2201,77 км	Подвесной пешеходный мост над шлюзом	2203,32	24,0*	7,79	1,30

* Указанная ширина является шириной шлюза

Участок	Название мостов	Км	Габариты мостов			
			Полезная ширина в м	Полезная высота при высоком судоходном уровне воды в м	Разница в м по отношению к предложенной высоте	
					8,00 м	10,00 м
1	2	3	4	5	6	7
Австрий- ский участок 2201,77— 1880,26 км	Шоссейный мост Линц — в середине — у быков Шоссейно-желез- нодорожный мост Линц — при плавании вверх — у быка — на правом берегу — при плавании вниз Штейррэгг Маутхаузен — во время по- стройки — после построй- ки Шлюз Ибс-Пер- зенбейг — Шоссейный мост — Служебный мост Штейн Кремс Тулын Вена-Нордвест- банбрюкке Вена-Флорицдор- фербрюкке Вена-Нордбан- брюкке Вена-Рейхс- брюкке — в середине — у быка — у правой опоры	2135,10 93,00 2133,83 65,00 2127,68 2111,05 62,00 76,00 2060,42 2060,17 2003,53 2001,51 1963,16 1932,62 1931,68 1931,20 1928,89	24,00x2*	7,96 6,51 6,92 6,51 —0,04 7,82 7,09 7,06 7,55 6,43 6,43 6,43 6,63 7,62 6,44 6,50	—1,09 —1,37 —1,49 —2,00 —1,49 —1,50 —1,50 —1,50 —0,18 —0,91 —0,94 —0,45 —1,57 —1,57 —1,37 —0,38 —1,56 —1,50	

* Указанная ширина является шириной шлюза.

1	2	3	4	5	6	7
	Вена-Остбани-брюкке	1924,96	75,0	6,63	-1,37	
	Трубный мост Мансвёрт	1917,70	215,00			
	— в середине ...			12,97		+2,97
	— на правом берегу			8,54		-1,46
	— у быка			8,54		-1,46
	Трубный мост Барбарабрюкке	1914,35	290,00			
	— на середине ..			13,21		+3,21
	— у берегов			9,26		-0,74

Австрийско-чехо- словацкий участок
1880,26—
1872,70 км

Приложение № 4

ТАБЛИЦА

полезных высот воздушных перекидок на участке
Регенсбург—Девин

Участок	Положение воздушных перекидок			Полезная высота при наивысшем сухоходном уровне подъёма в м
	Место	КМ	4	
1	2	3		
Немецкий участок 2379,48—2223,15 км	Швабельвейс	2376,35		21,87
	Швабельвейс	2375,33		16,52
	Тегернгейм	2374,56		21,29
	Пфаттер	2350,43		13,93
	Пфаттер	2350,41		11,34
	Обермотцинг	2334,24		15,48
	Штраубинг	2320,67		15,91
	Рейберсдорф	2315,47		10,98
	Занд	2311,66		17,58
	Ирльбах	2300,64		12,77
	Нидеральтейх	2275,38		14,27
	Хофкирхен	2257,21		15,10
	Виндорф	2246,67		23,40
	Зештеттен	2238,62		20,85
	Шлюз Кахлет	2230,33		12,71
	Штейнбахмюле	2230,05		15,24
	Пассау	2227,30		20,64
	Пассау	2227,28		16,40
Немецко-австрийский участок 2223,15—2201,77 км	Похенштейн	2202,31		27,54

1	2	3	4	5
Австрийский участок 2201,77—1880,26 км	Энгельхартцелль ...	высоко- вольтн.	2202,3	27,54
	Энгельхартцелль ...	низко- вольтн.	2200,6	16,30
	Крамесау	высоко- вольтн.	2198,58	14,38
	Нидер-Раниц	»	2194,28	14,51
	Шлеген	низко- вольтн.	2186,92	13,26
	Ашах	высоко- вольтн.	2159,58	19,33
	Мюллерхаус	»	2148,46	19,98
	Линц-фоэст	»	2127,81	23,38
	Линц устье р. Траун	»	2124,60	17,50
	Рейфендорф	»	2110,50	18,00
	Дорнах	»	2084,40	16,50
	Тифенбах	низко- вольтн.	2080,33	18,50
	Ибс	высоко- вольтн.	2061,53	21,00
	Марбах	»	2049,56	19,26
	Холленбург	»	1994,90	18,93
	Холленбургер Ау .	»	1991,30	23,81
	Кронгау	»	1966,10	22,56
	Критцендорф	»	1945,15	19,00
	Туттенштёрфль	»	1941,20	18,40
	Вена	»	1920,50	23,69

Австрийско-чехо-
словацкий участок
1880,26—1872,70 км

ТАБЛИЦА
высот воздушных тросов паромных переправ

Участок 1	Положение воздушных тросов			Полезная высота при наивысшем судоходном уровне воды в м 4
	Место 2	Км 3		
Немецкий участок 2379,48—2223,15 км	Швабельвейс	2376,15	11,0	
	Френкфурт	2360,93	11,0	
	Пфаттер	2350,48	11,0	
	Ирлинг	2345,66	11,0	
	Нидерхардорф	2344,15	11,0	
	Занд	23,1222	10,75	
	Германштадт	2309,00	13,50	
	Пфеллинг	2305,86	13,50	
	Ирльбах	2302,11	12,00	
	Марияпошинг	2297,34	11,00	
	Меттен	2289,08	11,00	
	Изармюнд	2280,68	11,76	
	Нидеральтейх	2276,20	10,27	
	Винцер-Альт	2267,45	9,58	
	Оттак-Ло	2263,64	13,64	
	Хофкирхен	2257,07	9,87	
	Плейнинг	2254,97	10,75	
	Зандбах	2242,23	16,37	
Немецко-австрийский участок 2223,15—2201,77 км		—	—	—
Австрийский участок 2201,77—1880,26 км	Энгельхартсцелль ..	2201,20	16,50	
	Нидер-Рания	2194,39	14,50	
	Обермюль	2177,44	26,11	
	Ашах	2160,46	16,45	
	Оттенсегем	2144,37	16,50	
	Линц-Маргаретен ..	2137,19	13,40	
	Маутхаузен	2112,33	11,05	
	Тифенбах	2080,85	16,50	
	Марбах	2049,82	13,26	
	Пёхлари	2044,88	16,39	
	Мельк	2036,10	13,17	
	Пили	2019,22	12,74	
	Вайсенкирхен	2013,68	12,85	
	Дюрнштейн	2008,66	16,43	
	Трайсмауэр	1987,82	13,08	
	Корнейбург	1941,86	13,58	
	Дейч-Альтенбург ..	1887,18	16,37	

Австрийско-чехословак-
кий участок
1880,26—1872,70 км

ПЛА Н

ПЕРВОГО ЭТАПА ОСНОВНЫХ РАБОТ НА ДУНАЕ

Работы первого периода 1961—1965 г. г.

Статья 8 Конвенции о режиме судоходства на Дунае предусматривает составление общего Плана основных работ на Дунае на базе предложений и проектов придунайских государств и речных администраций.

Имея в виду сложность составления общего Плана основных работ на Дунае на длительный срок, сессия Дунайской Комиссии поручила аппарату Комиссии подготовить план первого этапа основных работ на Дунае в течение первого периода с 1961 по 1965 год.

Предварительными условиями для составления Плана основных работ на Дунае являлись:

1. Принятие единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня воды на Дунае. (Док. ДК/СЕС 14/26.)

2. Принятие Рекомендаций по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае (Док. ДК/СЕС 18/22—1) с дополнением (док. ДК/СЕС 20/54).

Настоящий План первого этапа основных работ на Дунае (работы первого периода 1961—1965 г. г.) разработан аппаратом Комиссии на базе материалов, полученных от придунайских стран и специальных речных администраций и одобрен постановлением XX сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 20/25).

Основной задачей Плана первого этапа основных работ на Дунае в первом периоде 1961—1965 г. г. является обеспечение минимальной глубины фарватера на участке Дуная Регенсбург—Брацла — не менее 20 дм и на участке Брацла—Суллина — не менее 24 футов по отношению к низкому судоходному и регуляционному уровню воды.

Проведение до 1965 года проектируемых работ по регуляции реки обеспечит необходимую глубину фарватера для судоходства, а также позволит приступить к разработке последующих этапов Плана основных работ на Дунае на дальнейший период.

Все проектируемые в Плане основных работ элементы, касающиеся габаритов фарватера на свободном течении реки Дунай, относятся к низкому судоходному и регуляционному уровню воды на соответствующем участке реки, а именно:

на немецком участке — уровню с обеспеченностью 89,2% за период 1926—1957 г. г. ;
на австрийском участке — уровню RNW 56 за период 1894—1949 г. г. с обеспеченностью 93,1% ;
на участке ниже Девина — уровню, принятому на XIV сессии Дунайской Комиссии;
на канализированных участках — нормальному подпорному уровню.

Глава I

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

I. Существующие условия судоходства на Дунае

1) Геоморфологические условия реки Дунай

По геоморфологическим признакам реку Дунай можно разделить на горные, переходные и равнинные участки.

a) *Горные участки* характеризуются цепями гор, которые сопровождают русло реки по обеим сторонам. Русло на таких участках реки имеет значительный уклон, вызывающий большую скорость течения воды, размывающая сила которого оказывает разрушительное действие на слабые породы ложа реки.

В целом приблизительно 39—40% Верхнего и 18—20% Среднего Дуная являются горными участками. На Нижнем Дунае горные участки отсутствуют.

b) *Переходные участки*. На переходных участках Дуная уклон русла реки постепенно уменьшается, в связи с чем уменьшаются скорость течения воды, живая и влекущая сила потока. Здесь водный поток не в состоянии транспортировать дальше весь твёрдый сток, поэтому значительная часть его отлагается на дно. На таких участках дно русла повышается, вследствие этого оно неустойчиво.

Переходные участки на Верхнем Дунае в общем короткие или отсутствуют. Наиболее важный переходный участок находится в западной части Малой Средне-Дунайской низменности между Братиславой и Генюй (1870—1791 км).

c) *На равнинных участках* очертание русла Дуная в общем мало изменяется (если не считать медленного развития и перемещения излучин), но в ложе реки происходят постоянные и беспорядочные размывы и отложения. Перекаты часто изменяют свою форму и положение.

На продольном профиле реки Дунай, с точки зрения геоморфологических условий, можно отметить два характерных места: Первое — резкий перелом уровня воды у Палковичово (1810 км), второе — участок Железных Ворот.

Ниже приводятся величины среднего уклона реки в % для всего Дуная.

Таблица № 1

Участок реки	от км до км	Уклон в ‰
Регенсбург—Вильсхофен	2379—2249	0,21
Вильсхофен—Энгельхарццелль	2249—2201	*
Энгельхарццелль—Линц	2201—2135	0,450
Линц—Девин	2135—1879	0,445**
Девин—Палковичово	1879—1810	0,354
Палковичово—Геню	1810—1791	0,172
Геню—Молдова-Веке	1791—1048	0,1—0,058
Молдова-Веке—Турну-Северин	1048—931	0,4—2,0
Турну-Северин—Сулина	931—0	0,05—0,01

Поперечные профили реки Дунай изменяются в зависимости от геоморфологических условий его русла. На горных участках русло Дуная, как правило, находится в естественном состоянии с большими глубинами и скалистым дном. В районах скалистых ступеней, где река имеет большой уклон и малые глубины, судоходство встречает большие затруднения.

На переходных участках поперечное сечение русла широкое, расчлененное и имеет небольшие глубины, что отрицательно влияет на судоходство.

Равниные участки в вогнутой части обычно имеют большую глубину. В малую и среднюю воду русло здесь, как правило, имеет небольшую ширину.

На перекатах обычно ширина русла большая, но глубина воды малая.

2) Извилистость реки Дунай

Направление течения реки зависит от геоморфологического строения берегов и ложа, а также от водного режима реки. На горных участках русло формируется вдоль линий переломов, следовательно, на таких участках имеются либо сравнительно длинные прямолинейные, либо извилистые места. На переходных участках направление течения реки определяется разветвлением русла, как например, участок Братислава — Геню. Равнины участки вообще характеризуются большими и пологими изгибами, а на извилистых участках небольшими радиусами кривизны.

Дунайская Комиссия пришла на XVIII сессии (1960 год) Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае, согласно которым минимальный радиус кривизны должен быть по оси фарватера на всем судоходном участке от Девина до Сулины не менее 1000 м относительно низкого судоходного и регуляционного уровня воды, а на неблагоприятных по гео-

* Этот участок Дуная канализирован.

** На участке Линц—Девин Дунай в пределах гидроузла Ибс—Перзенбейг также канализирован.

морфологическим условиям участках, в виде исключения, допускается уменьшение радиуса кривизны до 750 м.

В таблице № 4 упомянутых Рекомендаций обозначены излучины, радиусы которых составляют меньше 1250 м. Как видно из этой таблицы, на участках между Братиславой и Генюю (1814—1813 км), Можач—Нови-Сад (1447—1255 км) и на участке Железных Ворот величина минимального радиуса кривизны колеблется между 300—700 м и на устьевом участке между 500 и 850 м.

3) Устойчивость русла

С точки зрения регулирования русла реки и обеспечения беспрепятственного судоходства, хорошего состояния фарватера одним из самых важных условий является стабильное состояние русла реки.

На Верхнем Дунае имеются участки с неустойчивым руслом из-за постоянного углубления дна реки, которое достигает в отдельных местах немецкого и австрийского участков величины 1 см в год. Вследствие углубления дна реки происходит разрушение береговых укреплений, буи и струенаправляющих дамб, что в свою очередь требует настоящей реконструкции.

На переходном участке Среднего Дуная (Братислава—Генюю) наблюдающаяся неустойчивость русла вызвана уменьшением продольного уклона реки и способствует между Палковичово и Генюю наличию интенсивного отложения ианосов, в результате чего дно реки имеет тенденцию к постоянному повышению. На этом участке для обеспечения необходимых габаритов фарватера должны проводиться крупные землечерпательные и регуляционные работы.

Участки Дуная в местах впадения больших притоков (Драва, Тисса, Сава и Велика Морава) являются также неустойчивыми.

В русле Дуная во время паводков на этих притоках отлагаются ианосы, которые вызывают изменения направления течения, что приводит к размывам берегов и образованию перекатов.

Самым интересным, с точки зрения устойчивости русла, является переходный участок Среднего Дуная, на этом участке ведутся систематические наблюдения в целях изучения устойчивости русла на базе измерений твёрдого стока.

4) Судоходные качества реки и перспективы улучшения условий судоходства

По своей протяженности Дунай является самой большой судоходной магистралью Средней Европы. Общая длина реки равна 2850 км, из которых 2379 км являются судоходными для крупных речных судов.

Протекая в различных ландшафтных зонах, характеризующихся разнообразием географических условий, Дунай изобилует большим количеством препятствий и опасностей для судоходства, которые по своему происхождению можно разделить на две группы.

К первой группе относятся препятствия, расположенные на участках Дуная, где река, прорываясь через горные отроги, течёт с большой скоростью в каменистом и порожистом ложе, а фарватер имеет малые габариты, вследствие чего судоходство испытывает большие затруднения.

ния, как например, на участке Железных Ворот и некоторых участках Верхнего Дуная.

Ко второй группе относятся препятствия, расположенные на изменивших участках Дуная, где вследствие уменьшения уклонов, а отсюда и живой силы потока, в русле откладывается большое количество наносов и образуются неблагоприятные для судоходства отмели и перекаты.

Несмотря на проведённые до настоящего времени большие работы по регулированию русла на разных участках Дуная всё-таки на Дунае существует большое количество перекатов, что представляет препятствия для нормального судоходства.

Регуляционные меры, которые будут осуществлены до 1965 года, должны привести к тому, что на Дунае от Девина до Брацлы будет обеспечена минимальная глубина фарватера на перекатах, относительно низкого судоходного и регуляционного уровня воды, равная 20 дм.

Регуляционные работы в основном были проведены на Верхнем и частично на Среднем Дунае. Эти работы продолжаются и до настоящего времени; на лимитирующих перекатах ежегодно проводятся землечерпательные работы.

На базе систематизированных аппаратом Дунайской Комиссии данных по перекатному режиму реки Дунай, ниже приведены минимальные глубины на перекатах за период 1946—1960 г. г., относительно низкого судоходного и регуляционного уровня воды.

Таблица № 2

Участок Дуная	Минимальные глубины на перекатах, относительно низкого судоходного и регуляционного уровня воды, отвечающего указанному участку	Дата наблюдения	Период наблюдения
1	2	3	4
Регенсбург—Кахлет	17 дм	.	1960 г.
Йохенштейн—Девин.....	13 дм	15. IX—1959 г.	1958—1959 г.
Девин—Соб.....	11 дм*	20. VIII—1947 г.	1946—1960 г.
Соб—Мохач	18 дм	16. XI—1947 г.	1946—1960 г.
Бездан—Винце	15 дм	19. X—1948 г.	1946—1960 г.
Участок Железных Ворот	.	.	.
Калафат—Силистра	17 дм	21. II—1951 г.	1946—1960 г.
Силистра—Брацила	13 дм	25. X—1948 г.	1946—1960 г.
Брацила—Сулина	20 фут	1949 г.	.
Сулинский бар	16 фут	1956 г.	.

.. Не получено данных.

* В 1961 году глубина фарватера в результате проведённых работ на этом участке увеличилась до 19 дм, относительно принятого низкого судоходного и регуляционного уровня воды.

С точки зрения естественных препятствий, можно отметить следующие, особенно невыгодные для судоходства участки реки:

На Верхнем Дунае скалистые участки реки, расположенные в районе Штруден-Грайц, Ашах и Кахлет, до канализирования реки создавали большие препятствия для судоходства.

На этом участке условия судоходства в настоящее время улучшаются путём шлюзования. Три плотины уже построены: Кахлет, Йохенштейн, Ибс-Перзенбайг, четвёртая плотина строится в Ашах.

Затруднение для судоходства представлял также участок реки, расположенный между Девином и Геню. На этом участке разветвление русла создало условия для образования перекатов с недостаточной для нормального судоходства глубиной и шириной фарватера, особенно во время наступления низких уровней воды.

В настоящее время прибрежные государства: Чехословакия и Венгрия проводят на этом участке регуляционные и, главным образом, землечерпательные работы, в результате которых была достигнута минимальная глубина относительно низкого судоходного и регуляционного уровня воды в 19 дм и предполагается в ближайшем будущем дальнейшее увеличение глубины до 23 дм.

Планом работ на последующие 5 лет предусматривается проведение на участке (между 1842—1803 км) ежегодно землечерпательных работ в объёме приблизительно 1 млн. м³. В результате этого коренным образом улучшатся условия судоходства, что видно из приложенных таблиц плана основных работ на Дунае.

На участке Дуная Бездан—Винце в период 1946—1960 г. г. также наблюдались перекаты с минимальной глубиной 15 дм относительно низкого судоходного уровня воды.

В период 1946—1960 г. на Нижнем Дунае на участке Силистра—Браила также появились минимальные глубины на перекатах в 13 дм.

Планом основных работ на последующие 5 лет предусматривается достижение глубин на участке Силистра—Браила в 22 дм, а на участке Бездан—Винце в 20 дм.

Минимальная глубина 16 фут на Сулийском баре была уже увеличена в результате проведенных землечерпательных работ до 24 фут.

Но наиболее затруднительным для судоходства на Дунае является участок Железных Ворот.

Условия судоходства на этом участке были улучшены в конце прошлого века путём прокладки в скалах каналов. Проделанные регуляционные работы значительно улучшили условия судоходства, но проектируемые глубины достигнуты не были. До осуществления регуляционных работ на участке Железных Ворот минимальная глубина фарватера при отметке «230» в/п Оршова была равна 8 дм. Проектом было предусмотрено создать на этом участке минимальную глубину при «0» в/п Оршова равную 20 дм.

После окончания всех регуляционных работ была достигнута при показании в/п Оршова «100» минимальная глубина фарватера только в 17 дм.

Из этого вытекает, что при показании в/п Оршова «90», что отвечает низкому судоходному и регуляционному уровню воды, глубина на участке Железных Ворот не превышает 16 дм, в то время, как на

всём остальном судоходном участке Дуная в настоящее время обеспечены глубины не менее 20—21 дм. Кроме того, планом основных работ на Дунае на последующие пять лет предусматривается увеличить глубины на участке Вена—Браила до 22—25 дм.

Таким образом, разница в обеспеченных глубинах на Дунае против обеспеченных проходных глубин на участке Железных Ворот составляет 6—9 дм.

Однако, это ещё не полностью характеризует условия судоходства, поскольку в периоды низких горизонтов воды на скалистых участках Железных Ворот дно не углубляется вследствие размыва, в результате чего образуются очень малые глубины. Так, например, в 1961 году в середине октября месяца на участке Железных Ворот глубина воды упала до 10 дм, тогда как на остальных плохих перекатных участках Дуная, как например, на участке Братислава—Геню, вследствие размыва дна глубина была 19 дм и на румынском участке — 16 дм.

В настоящее время в целях улучшения судоходных условий и использования водной энергии прибрежные государства РНР и ФНРЮ рассматривают вопрос о строительстве гидростанции и шлюзов, а также проведение других мероприятий на участках реки со свободным течением для улучшения судоходства в районе Железных Ворот.

Устьевой участок Дуная также является неблагоприятным. Огромное количество насосов, осаждающихся в прибрежной полосе в форме дюн, препятствует движению судов с моря в Дунай и обратно.

В настоящее время на устьевом участке Дуная от Сулины до Браилы поддерживаются глубины в 7,3 м путём регуляционных и постоянных землечерпательных работ. На этом участке морские суда с осадкой до 7,0 м могут плавать беспрепятственно.

Кроме препятствий естественного характера, на Дунае имеются препятствия искусственного характера, как например, затонувшие суда, недостаточная полезная высота и ширина судоходных пролётов мостов и др.

Следует отметить, что дальнейшее увеличение габаритов фарватера на остальных участках Дуная не будет иметь какого-либо практического значения для международного судоходства без осуществления необходимых крупных гидротехнических работ на участке Железных Ворот.

Однако, до проведения этих крупных гидротехнических работ необходимо изучить вопрос о возможности осуществления мероприятий, которые бы дали возможность увеличить пропускную способность участка Железных Ворот с учётом растущего грузооборота и регуляционных работ, проводимых на участке выше и ниже Железных Ворот для улучшения условий судоходства.

II. Перспективы улучшения условий судоходства

Дунайская Комиссия приняла на XVIII сессии (1960 год) Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае для участков ниже Девницы, отнесённые к низкому судоходному и регуляционному уровню воды. На XX сессии в 1962 году были приняты дополнения к указанным Рекомендациям.

Рекомендации и Дополнение к ним предусматривают создание на Дунайе следующих основных габаритов путей и сооружений.

Для верхнего участка Дуная Регенсбург—Вена габариты глубины фарватера предусматриваются до канализирования реки 20 дм на участках с легкоразмывающимся ложем и 21 дм на скалистых участках. После канализирования реки предусматриваются глубины в 27 дм на участках с легкоразмывающимся ложем и в 28 дм на скалистых участках.

Рекомендуется обеспечить минимальную глубину фарватера на участке Девин—Брашна на I этапе 25 дм, в первом периоде этого этапа, порядка пяти лет, начиная с 1960 года — 20 дм. На втором этапе следовало бы обеспечить глубину не менее 25 дм (на участке Брашна—Сулины — не менее 24 футов).

На участке Дуная Вена—Девин предусматриваются те же глубины, что и на участке ниже Девина.

Глубина фарватера на участке Железных Ворот, а передко также и на некоторых перекатах других участков, в настоящее время часто меньше указанных габаритов.

На участке Регенсбург—Фильсхофен предусматривается ширина фарватера в 40 м для одностороннего движения и в 70 м для двухстороннего движения. На участке Кахлст—Вена предусматриваются ширины — на перекатных участках реки 120 м, на плесовых участках 100 м. На участках реки со скалистым дном — в 70 м и на особо трудных участках со скалистым дном — в 60 м.

На участке Дуная Вена—Девин предусматривается ширина в 120 м, на особо трудных участках — в 100 м и на скалистых участках — в 70 м.

После канализирования реки предусматривается ширина в 150 м для всего участка Дуная Регенсбург—Девин.

Рекомендуется обеспечить минимальную ширину фарватера от Девина до Геню 150 м, от Геню до Сулины 180 м, с увеличением до 200 м на излучинах этого участка реки. На особо трудных участках, в порядке исключения, допускается минимальная ширина фарватера : выше Геню — 120 м, ниже Геню — 150 м. На скалистых и порожистых участках реки следует обеспечить минимальную ширину фарватера 100 м.

На верхнем участке Дуная Регенсбург—Кремс до канализирования реки предусматривается минимальный радиус кривизны в 300 м и после канализирования в 350 м, что диктуется естественными условиями на этом участке.

На участке Дуная Кремс—Вена предусматривается до канализирования реки минимальный радиус кривизны в 800 м и после канализирования в 900 м, а на участке Вена—Девин — до канализирования в 800 м и после канализирования в 1000 м.

Рекомендуется обеспечить минимальный радиус кривизны фарватера на всём судоходном участке реки от Девина до Сулины по оси фарватера не менее 1000 м, а на неблагоприятных по геоморфологическим условиям участках, в виде исключения, допускается уменьшение до 750 м.

Рекомендации для Верхнего Дуная Регенсбург—Девин предусматривают следующие габариты судоходных пролётов мостов:

минимальная полезная высота на участке:

Регенсбург—Вена	— 8,0 м
Вена—Девин	— 10,0 м

минимальная ширина пролётов мостов на участке:

Регенсбург—устье р. Ини	— 100 м
Устье р. Ини—Вена	— 100 м

при наличии одного судоходного пролёта

при наличии одного судоходного пролёта	— 100 м
a) при плавании вниз по течению	— 75 м
b) при плавании вверх по течению	— 45 м

На участке Вена—Девин рекомендуется ширина не менее

— 100 м

Рекомендуется обеспечить следующие габариты судоходных пролётов мостов на участке Девин—Брацла, минимальная полезная высота при высоком судоходном уровне 9,5 м (Югославия рекомендует принять 9 м, а высоту 9,5 м считает подлежащей дальнейшему изучению), минимальная полезная ширина на участке Девин — устье реки Драва — 100 м и на участке ниже реки Драва — 150 м. При сооружении арочных мостов допускается по хорде арок минимальная полезная ширина на участке Девин — устье реки Драва — 80 м, а ниже реки Драва — 120 м (без уменьшения расстояний между устоями).

Из 19 существующих мостов на участке Дуная ниже Девина 4 моста имеют полезную высоту больше 9,5 м, 5 мостов — приблизительно 9,5 м (менее на 0,4—0,8 м) и 10 мостов — меньше 9,5 м (менее на 1,1—3,82 м).

Как видно из таблицы № 4 в настоящее время на Дунае имеется ряд судов с высокими надводными габаритами (9, 8, 11, 1 м).

Уже в настоящее время полезная высота судоходных пролётов некоторых мостов не обеспечивает беспрепятственного судоходства. Имеют место случаи, когда суда с надводными габаритами более 9,5 м вынуждены длительное время простаивать при высоком уровне воды.

Так например, из нижеприведенной таблицы видно, что у мостов Медведёв и Нови-Сад суда с надводными габаритами до 9,5 м вынуждены длительное время простаивать.

Таблица № 3

Наименование моста	Надводный габарит судна в м	Количество дней простоя в году (за период 1924—1959 гг., исключая 1944—1945 г.)
Медведёв	9,5	120
	9,0	69
	8,5	34
	8,0	18
	7,5	11
	7,0	7
Нови-Сад	9,5	200
	9,0	162
	8,5	127
	8,0	75
	7,5	48
	7,0	28

Из вышеуказанных данных вытекает, что при высоких уровнях воды мосты в Медведёве и Нови-Саде сильно затрудняют судоходство, а во время низких уровней воды плавание судов с большими осадками сильно затрудняют малые глубины на участке Железных Ворот и на отдельных перекатах.

III. Навигационная путевая обстановка

Дунайская Комиссия на своей XIX сессии приняла новую Единую систему навигационной путевой обстановки на Дунае и рекомендовала при дунайским странам и речным администрациям осуществить изменение этой системы в течение двух этапов, т. е. :

- a) до 1 апреля 1965 года и
- b) до 1 апреля 1968 года.

В настоящее время навигационная путевая обстановка на Дунае ещё не полностью удовлетворяет нужды круглосуточного судоходства. Насыщенность реки знаками ограждения недостаточна для плавания от знака до знака.

IV. Типы судов и караванов, плавающих по Дунаю

Что касается типов судов, плавающих по Дунаю, то, как видно из Альбома, опубликованного Дунайской Комиссией в 1959 году, на Дунае плавают пассажирские суда, буксиры, самоходные и несамоходные сухогрузные баржи, самоходные и несамоходные наливные баржи, а также суда для смешанного речного и морского плавания. На Дунае от Сулины до Браилы плавают и морские суда о осадкой до 7 м. С точки зрения содержания судоходной глубины фарватера реки, самым важным размером является осадка судна в грузу. В этом отношении первое место занимают суда грузоподъёмностью 1200 тонн, осадка которых колеблется от 2,2 до 2,3 м.

В отношении ширины фарватера и радиуса кривизны следует сказать, что эти величины определяются по размерам буксируемых караванов судов. Метод толкания на Дунае пока применяется относительно мало.

Таблица № 4

Минимальные и максимальные размеры некоторых типов судов, плавающих на Дунае*

№ № н.п	Тип судов	Характерные данные			Парусные размеры в м.	Парусные габариты в м.	Средние в м.		Мощность в л. с.	Грузо- погрузоч- ность в тоннах
		Длина	Ширина	Высота бортиков			в длину	по ширине		
1.	Пассажирские суда	17,50	3,70	1,40	3,00	0,90	0,77	100	—	—
		80,60	16,20	3,70	11,10	2,20	1,80	1100	—	—
2.	Буксирсы	18,46	3,64	1,24	3,20	1,00	—	200	—	—
		74,90	19,35	4,40	9,80	3,20	—	2400	—	—
3.	Сухогрузные самоходные баржи	37,70	5,04	2,36	3,81	1,70	0,63	150	218	—
		76,00	10,00	5,30	7,70	3,80	1,75	1000	881	—
4.	Наглазные самоходные баржи	72,20	9,00	2,22	5,40	1,83	0,62	800	509	—
		73,80	10,32	2,60	6,20	2,20	1,55	1400	875	—
5.	Сухогрузные несамоходные баржи	42,55	7,65	2,00	3,10	1,29	0,33	—	222	—
		81,50	15,43	3,95	8,15	3,00	0,65	—	1102	—
6.	Наглазные несамоходные баржи	66,00	8,25	1,97	3,20	1,75	0,32	650	—	—
		82,37	10,00	2,70	6,20	2,38	0,47	1200	—	—

* Ценные изыты из Альбома типов судов, плавающих на Дунае, издание Дунайской Комиссии, 1959 год.

Таблица № 5

Максимальный состав караванов с буксиром, плавающих на участке Дуная от 2379 до 941 км

№ нр	Участок Дуная	КМ	В верх. Вниз			
			Максимальное количество судов			
			по длине	по ширине	по длине	по ширине
1.	Регенсбург—Плохеницейн	2379— 2203,3	5	1	2	3
2.	Плохеницейн—устье р. Морава . . .	2203,3— 1880,26	5	1	2	3
3.	Устье р. Морава—Геню	1880,26— 1791	6	2	2	4
4.	Геню—Батина	1791— 1425	6	2	3	5
5.	Район города Будапешт	1656,6— 1643,1	4	2	2	4
6.	Железные Ворота	1048— 1016	4	1—3	2	1—3
7.	Железные Ворота	1016— 980	4	2	2	3
8.	Железные Ворота	980— 951	4	4	3	5
9.	Железные Ворота	951— 941	5	3	2	3

Ниже 941 км состав караванов судов не лимитирован

Развитие судоходства после второй мировой войны лучше всего видно из постоянного роста грузооборота на Дунае за период с 1950 по 1960 год. В 1950 году по Дунаю было перевезено около 7 млн. тонн груза, в 1959 году — почти 20 млн. тонн груза, а в 1960 году — 23 млн. тонн груза.

Возможность использования отдельных участков реки Дунай для судоходства зависит при одинаковых условиях главным образом от уклона поверхности воды, т. е. от скорости течения воды. Если взять за основу буксир мощностью в 820 л. с., то производительность в час одной лошадиной силы в т/км равна: на участках Сулина—Турну—Северин, Геню—Молдова—Веке — 24 т/км/лс/час
 Турну—Северин—Молдова—Веке — 6 т/км/лс/час
 (за исключением участка 951—946 км, где
 только 0,7 т/км/лс/час)

Геню—Кремс — 10 т/км/лс/час
 Кремс—Регенсбург — 7 т/км/лс/час

После шлюзования участка Железных Ворот и Верхнего Дуная разница в производительности единицы мощности буксиров будет снижаться.

V. Использование вод Дуная в целях получения гидроэнергии и улучшения условий судоходства

Что касается шлюзования Дуная и использования его гидроресурсов, то до настоящего времени на Дунае построены три гидроузла.

Гидроузел Кахлет построен у 2230,72 км в 1923—1926 г. г. на немецком участке и является первым гидроузлом на Дунае. Отметка уровня воды в верхнем бьефе 299,5 м. Максимальный напор воды гидростанции 9,50 м, мощность 42 мгвт, а количеством выработанной энергии в среднем в год 276 млн. квтч.

На гидроузле Кахлет построен двухниточный шлюз с габаритами 230×24 м с глубиной на пороге 3,5 м.

Нижний бьеф гидроузла Кахлет связан с подпорным уровнем воды верхнего бьефа гидроузла Йохенштейн.

Гидроузел Йохенштейн построен у 2203,33 км в 1952—1956 г. г. с отметкой уровня воды в верхнем бьефе 290,34 м, и с максимальным напором воды гидростанции 11,70 м, мощностью 140 мгвт, количеством выработанной энергии в среднем в год 940 млн. квтч.

Гидроузел Ибс—Перзенбайг построен у 2060,42 км в 1954—1958 гг. с отметкой уровня воды в верхнем бьефе 226,2 м, с максимальным напором воды гидростанции 11,70 м, мощностью 163,5 мгвт и количеством выработанной энергии в среднем в год 1.103 млн. квтч.

В настоящее время на австрийском участке Дуная строится гидроузел Ашах у 2162,70 км с началом постройки в 1959 году, с отметкой уровня воды в верхнем бьефе 280,00 м, с максимальным напором воды 17 м, мощностью гидростанции 216,8 мгвт и количеством выработанной энергии в среднем в год 1329 млн. квтч.

На всех австрийских гидроузлах были построены двухниточные шлюзы с габаритами 230×24 с глубинами на порогах: гидроузел Йохенштейн — 2,9 м; гидроузел Ибс — 3,75 м и гидроузел Ашах — 4,05 м.

Кроме указанных гидроузлов, на австрийском участке предусматривается в перспективе постройка одиннадцати гидроузлов с гидростанциями общей мощностью 1560 мгвт и количеством вырабатываемой энергии 10.285 млн. квтч в год.

Следующим важным участком, с точки зрения постройки гидроузлов, является участок Дуная между городом Братиславой и Генью. На этом участке Дуная уже выполнены регуляционные работы. Однако, они не смогли полностью решить вопросов улучшения судоходства, так как при низких уровнях воды появляются перекаты с недостаточными глубинами фарватера.

На участке от 1842 до 1790 км прибрежные государства Чехословакия и Венгрия для обеспечения глубин в 20 дм при низком судоходном уровне воды предусматривают крупные землечерпательные работы (так например, только в 1963—1965 г. г. более 1 млн. м³ ежегодно).

Однако, проведением дальнейших регуляционных работ на этом участке достичь глубины более чем 23—25 дм при низком судоходном уровне воды невозможно. Увеличение глубины выше 25 дм возможно получить только после строительства гидроузлов.

После строительства гидроузлов, вместе с проектируемым гидроузлом Вишеград, на участке реки Будапешт—Братислава можно создать глубины более 3,5 м.

Наиболее благоприятным, с точки зрения использования гидроэнергии, является участок Железных Ворот, где в настоящее время прибрежные государства Югославия и Румыния работают над проектом постройки гидроэлектростанции. В случае сооружения гидроузла на участке Железных Ворот, условия судоходства на Дунае улучшатся коренным образом.

На остальных участках Дуная глубины 3,5 м можно получить путём регуляционных работ или же путём строительства гидроузлов как на нижнем, так и на среднем участках Дуная.

Полное использование судоходной части Дуная от Регенсбурга вниз в целях получения гидроэнергии даст возможность получить общую выработку энергии около 50.000 млн. квтч в год.

Глава II

ПЛАН ПЕРВОГО ЭТАПА ОСНОВНЫХ РАБОТ НА ДУНАЕ Работы первого периода 1961—1965 гг.

Основная задача Плана первого этапа основных работ на Дунае в первом периоде 1961—1965 гг. заключается в том, чтобы обеспечить на участке Дуная Регенсбург—Браиля минимальную глубину фарватера в 20 дм, а на участке Дуная Браиля—Суллина — 24 фута, отиснувшую к низкому судоходному и регуляционному уровню воды, отвечающему данному участку Дуная.

В связи с этим необходимо, чтобы до 1965 года выполнение проектируемых работ по регуляции реки обеспечило должную глубину фарватера с тем, чтобы в дальнейшем перейти к разработке следующих этапов Плана основных работ на Дунае.

Все проектируемые в Плане основных работ элементы, касающиеся габаритов фарватера на свободном течении реки Дунай, относятся к низкому судоходному и регуляционному уровню воды, отвечающему участку Дуная, а именно :

на немецком участке — уровню с обеспеченностью 89,2% за период 1926—1959 гг. ;

на австрийском участке — уровню RNW56 за период 1894—1949 гг. с обеспеченностью 93,1% ;

на участке ниже Девини — уровню, принятому на XIV сессии Дунайской Комиссии.

А. Немецкий и немецко-австрийский участки Дуная (2379—2201,77 км)

а) Краткая характеристика

На немецком участке от города Регенсбург (2379 км) Дунай течёт по широкой долине и имеет извилистое и разветвленное русло с крутыми налучинами. Ширина русла 130—300 м.

В районе селения Плейнинг (2255 км) долина русла суживается и до селения Ашах (2160 км, австрийский участок) Дунай течёт в гранитных отрогах Баварского леса. Долина реки очень узкая с высокими и преимущественно крутыми склонами, от подножия которых местами отходят неширокие пойменные полосы. На многих участках дно скалис-

тое. Средняя скорость течения на немецком участке изменяется в пределах от 3,6 до 6,1 км/час.

На участке Дуная Регенсбург—Йохенштейн протяжённостью 178 км уже с 1852 года начали проводиться регуляционные работы на средний уровень воды. На участке Регенсбург—Пассау до 1920 года было регулировано 85% русла с шириной 132—175 м, постепенно увеличивающейся вниз по течению.

Регуляционными сооружениями на средний уровень воды была достигнута концентрация расхода воды в единое русло, однако, полученные на перекатах глубины при низком судоходном уровне* воды достигли только 13—14 дм.

После постройки портов в Пассау и Регенсбурге в 1906—1910 гг., общий грузооборот которых составил около 1,0 млн. тонн в год, указанные глубины оказались недостаточными.

Начиная с 1918 года, проводились регуляционные работы путём сооружения буи и струенаправляющих дамб в русле реки, регулированием на средний уровень воды с целью достижения больших глубин на перекатах. При этом в начале были проведены работы на самых трудных для судоходства участках.

На основе опыта, полученного при первоначальных регуляционных работах на низкий уровень воды, были регулированы после 1921 года ниже Регенсбурга следующие участки:

Грюнер—Верт (2371 км), Ахольфинг (2342 км), Штраубинг (2325—2321 км), Германшдорф (2309 км), Виндельбург (2299 км), Меттенуфер (2289 км), Нидеральтейх (2275 км) и др.

Значительное улучшение условий судоходства было достигнуто постройкой гидроузла Кахлех в 1926 году на 2230 км. На участке Фильсхофен—Кахлех были расчищены опасные скалистые места и достигнуты глубины при низких уровнях воды в 20 дм.

В 1938 году на основе опыта, полученного при проведении работ в период 1918—1938 гг., был создан перспективный план регуляционных работ для всего немецкого судоходного участка реки с целью достижения глубин фарватера при низком судоходном уровне в 20 дм и ширины фарватера в 70—100 м.

Для достижения предусмотренных габаритов были построены буны, струенаправляющие дамбы и проведены взрывные скальные работы с устранением грунта в русле, регулированием на средний уровень воды, в следующих основных местах: Боген—Пфезлинг (2313—2305 км), Мариишоинг (2296 км), Зоммершдорф (2294 км), Рукказинг (2268 км), Оттак (2261 км), Хофикирхен (2256 км), Хильдартсберг—Кахлех (2253 км).

Значительное улучшение условий судоходства было достигнуто сооружением гидроузла Йохенштейн на 2203,33 км, чем было устранено семь узких скалистых, неблагоприятных для судоходства мест, и достигнуты минимальные глубины при низком уровне воды в 25 дм по всему участку Кахлех—Йохенштейн.

Кроме этого в порту Регенсбург, в районе 2373 км, начиная с 1959 года, строится новый перегрузочный порт и зимовник.

* Определение низкого судоходного уровня воды см. на стр. 280

b) Задачи плана первого этапа основных работ на участке Дуная от 2379 до 2201,77 км на период 1961—1965 гг.

1. Обеспечить достижение минимальной глубины фарватера на перекатах в 20 дм относительно низкого судоходного и регуляционного уровня воды.
2. Обеспечить достижение глубины в начале верхнего бьефа гидроузла Йохенштейн в 28 дм относительно низкого уровня воды.
3. Обеспечить минимальную ширину фарватера при плавании :
 - a)* с односторонним движением — в 40 м
 - b)* с двухсторонним движением — в 70 мс соответствующим расширением в излучинах.
4. Обеспечить минимальный радиус кривизны при плавании :
 - a)* с односторонним движением — 300 м
 - b)* с двухсторонним движением — 500 м

c) Работы, проектируемые на участке Дуная от 2379 до 2201,77 км в период 1961—1965 гг.

Кроме работ по содержанию фарватера и гидротехнических сооружений, будут проводиться следующие регуляционные работы :

строительство буй, струенаправляющих дамб и землечерпательные работы на участке Регенсбург—Штраубинг (2379,0—2323,0 км) с целью достижения габаритов, обеспечивающих возможность плавания в одном направлении,

расширение фарватера для поворотов на участке Ландсдорф (2334,0—2332,8 км),

строительство буй, струенаправляющих дамб, землечерпательные работы и взрывные скальные работы на участке Пфеллинг—Хильгарцберг (2306—2253,1 км) с целью достижения габаритов фарватера, обеспечивающих возможность плавания в двух направлениях,

взрывные скальные работы и землечерпательные работы на участке 2230,3—2225,4 км в начале верхнего бьефа гидроузла Йохенштейн с целью получения глубины в 28 дм относительно низкого уровня воды.

Таблица № 6

**Таблица существующих и проектируемых габаритов фарватера на участках Дуная
Миттерион и немецко-австрийской границы от 2379,0 до 2201,77 км**

№ п/п	Миттерион участки	Существующие минимальные габариты фарватера в 1960 году относительно линии судоходного уровня воды	Минимальные габариты фар- ватера после осуществления работ первого периода отно- сительно линии судоход- ного уровня воды										Объем работ		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Был работ															
1.	Земенхаузен 2351,1—2351,2 км	20	10	150	2900	20	50	500	2900	1 буна, 2 струнай- равлиющие дамбы, землечерпательные работы	25	—	—	4	280
2.	Ландсдорф 2334,0—2332,8 км	16 (17)	50	500	500	20	100	500	1200	2 буны, 1 струнай- равлиющая дамба, землечерпательные работы	5	—	—	3	170
3.	Плаерахдорф 2345,0—2344,0 км	16 (17)	80	500	500	20	50	500	1000	2 буны, 1 струнай- равлиющая дамба, землечерпательные работы	8	—	—	3	210
4.	Нойдорф 2341,8—2340,0 км	20	15	325	500	20	50	500	800	2 буны, 1 струнай- равлиющая дамба, землечерпательные работы	6	—	—	3	200

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
5.	Кагерс (Вултер- мюле)	16 2325,2—2323,0 км (19)	50	300	400	20	50	300	1200	7 буи, 1 струенап- равляющая дамба, управление берегов, землечерпательные работы	107	—	11	1400	
6.	Ингелхинг	20 2313,0—2300,0 км (17)	30 (65)	700	1000	20	70	800	11000	14 буи, 2 струенап- равляющие дамбы, изъёмные скользи- тельные работы	29	16	20	2040	
7.	Устье реки Гар- Хофмархен	— 2281,0—2254,0 км	— 20	— —	— 20	— —	— —	— —	— —	Ремонт буи, струе- направляющих дамб, землечерпа- тельных работ	5	—	2	100	
8.	Виннер—Отгах	20 2261,2—2262,7 км	20 50	500	600	20	70	500	1500	2 струенаправляю- щие дамбы, земле- черпательные ра- боты	50	—	9	500	
9.	Хильдартеберг	16 2256,6—2253,1 км	40	750	2000	20	70	750	3500	1 изъёмные скользи- тельные работы, буны, зем- лечерпательные	88	26	2	2400	
10.	Пассаву	24 2230,3—2225,4 км	60	—	400	28	80	—	4900	1 изъёмные скользи- тельные работы, землечерпа- тельные работы	12	12	—	800	
11.	Устье реки Пин	28 2225,0—2224,0 км	—	—	1000	28	100	—	1000	3 землечерпательные работы	1000	—	—	8000	
										ИТОГО:	1335	54	57	16100	

Таблица № 7

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

вида, объема и стоимости проектируемых ФРГ работ на участке Дуная
между 2379—2201,77 км за период 1961—1965 гг.

№№: п/п	Вид работ	Единица измерения	Объем работ	Общая стоимость в 1000 д.н.
1.	Землечерпательные работы	куб. м.	1 335 000	
2.	Взрывные скальные работы	куб. м.	54 000	
3.	Камень	куб. м.	57 000	
				16 100

В. Австрийский участок реки Дунай (2201,77—1880,26 км)

a) Краткая характеристика

На австрийском участке Дунай течёт вдоль южных склонов Чешско-Моравского массива и на протяжении своего течения четыре раза пересекает горные отроги узкими прорезями (между Плейтинг и немецком участке и Ашах, выше Линц, между селениями Ардаггер и Ибс—Перзенбейг и между Шёнбюхель и Кремс). На горных участках долина реки узкая, русло извилистое с крутыми палубами и скалистым ложем. Наименьшая ширина 110 м.

На равнинных участках русло Дуная часто разветвлено на второстепенные рукава. Дио реки гравийное, ширина русла около 300 м. Средняя скорость течения 6,5—7,9 км/час.

На австрийском участке Дуная, вблизи города Вена, регуляционные работы на средние уровни воды начали проводиться с 1869 года.

Целью этих работ была концентрация расхода воды в едином русле, ликвидация опасностей, вызываемых ледовыми явлениями и паводками, а также создание более хороших условий для судоходства.

Для достижения этой цели были проведены работы по созданию прорезей, ликвидации второстепенных рукавов, постройке сооружений по регуляции реки на средние уровни воды, укреплению берегов и устранению чрезмерных ширин русла, а также землечерпательные работы и сооружение защитных дамб от наводнений. Одновременно в городах Вена и Линце были построены крупные погрузочно-разгрузочные причалы и зимовники.

Указанные работы в основном были окончены в конце прошлого века. Однако, полученные результаты не обеспечили должных условий судоходства при низких уровнях воды, в связи с чем в 1898 году на участке города Вены, а затем и на прилегающих участках реки, начались работы по регулированию реки на низкие уровни воды.

Эти работы в основном состояли из постройки сооружений для регулирования русла при низких водах (бун, подводных дамб, траверсов) и дополнительных землечерпательных работ. Кроме того, в небольшом объеме местами были выполнены также работы по регулированию русла на средние уровни воды.

Кроме этого была построена между 1936—1919 км Венская прорезь, длина которой составляет 17 км.

В 1938 году продолжалась постройка крупных портов на Дунае в городах Вена, Линц и Кремс.

Шлюзование австрийского участка Дуная началось с 1952 года строительством плотины у Йохенштейн (2203,3 км). После постройки гидроузла Ибс—Перзенбейг (в 1955—1958 гг.) были ликвидированы наиболее значительные препятствия для судоходства на австрийском участке Дуная (Штруден). Дальнейшее строительство гидроузлов проводится по генеральному плану, который включает в себя весь австрийский участок Дуная и предусматривает постройку всего 15 плотин, в том числе пограничные электростанции Йохенштейн и Вольфсталь—Братислава.

Однако до построения гидроузлов в интересах судоходства, работы по регулированию реки на низкие уровни воды будут продолжаться.

Концентрация расхода воды в одном постоянном русле и создание устойчивого фарватера увеличивали размывающую силу воды у дна русла. Подробные наблюдения показали медленное углубление дна русла в среднем на 0,8 см в год на участках, где ранее отлагались наносы. Эта тенденция усиливается из-за отложения наносов в водохранилищах, образованных после постройки плотин на Дунае и на его притоках. Кроме появляющихся местами, вследствие углубления дна русла, скалистых рёбер, необходимо также беспрерывно устраивать препятствующие судоходству валуны, достигающие размера до 1 м³. В течение последних 10 лет устранено приблизительно 15.000 таких валунов.

Средний уклон австрийского участка Дуная составляет 45 см/км и колеблется при низких уровнях от 22 до 149 см, исключая шлюзованные участки.

Предусмотренная ширина фарватера на всём австрийском участке Дуная до сих пор ещё не достигнута. Минимальная глубина относительно низкого уровня воды приблизительно 20 дм. Но на австрийском участке Дуная глубины относятся к низкому регуляционному уровню воды* (RNW56). Этот уровень воды на 1,5—2 дм ниже, чем низкий судоходный регуляционный уровень, принятый Дунайской Комиссией.

b) Задачи плана первого этапа основных работ на участке Дуная от 2201,77 до 1880,26 км на первый период 1961—1965 гг.

Путём регуляционных работ на 1961—1965 гг. предусматривается достижение глубины фарватера в 21 дм на участке реки выше г. Вены и в 23 дм в районе г. Вены и на участке ниже г. Вены.

Необходимо отметить, что вышеуказанные глубины фарватера пока невозможно обеспечить везде на полную ширину фарватера. Это особенно не представляется возможным на скалистых участках (Аах—Зарлинг и Холленбург—Кахлет). Также невозможно с экономической точки зрения достичь значительного улучшения минимальных радиусов кривизны на участках реки, имеющих естественные препятствия.

На вышеуказанный период путём регулирования реки будут достигнуты следующие габариты фарватера:

1. Минимальная глубина — 21 дм выше г. Вены и 23 дм на участке в районе г. Вены и ниже г. Вены.
2. Минимальная ширина — 120 м, а на особенно трудных скалистых участках — 70 м.

* Определение низкого судоходного уровня воды см. на стр. 280

3. Минимальный радиус кривизны :
a) 500 м — на равнинных участках ;
b) 300 м — в ущельях.

c) Работы, проектируемые на участке Дуная от 2201,77 до 1880,26 км

1. Струеподавляющие и берегоукрепительные сооружения :

Повышение существующих дамб, строительство новых берегоукрепительных сооружений, удлинение струеподавляющих дамб и т. д. с затратой камня 50 000 м³.

2. Регуляционные работы на низкий уровень воды :

Строительство и дополнение подводных дамб и буи с затратой камня 300 000 м³.

3. Землечерпательные работы :

Производство землечерпательных работ валовой кубатурой 1,5 млн. м³.

4. Поднятие затонувших судов :

Устранение до 1965 г. всех затонувших судов и других твёрдых предметов, препятствующих судоходству.

Денежные средства, выделяемые для регуляционных работ в отдельные годы, предусмотрены в государственном бюджете.

Таблица № 8

Таблица существующих и проектируемых габаритов фарватера на лимитирующих участках Дуная

Австрийский участок реки Дунай (2201,77—1880,26 км)

№ № п/п	Проектирующее участки	Существующие минимальные габариты фарватера фарватера в 1959 г. относительно паводкового судоходного уровня воды				Минимальные габариты фарватера после осуществления проектных работ первого периода относительно изложенного сухоходного уровня				Объем и виды работ	Объем и виды работ в штукатурках
		глубина на п.м.	ширина на п.м.	радиус приема в м	длина переката или высота стенки в м	радиус приема в м	ширина на п.м.	длина стенки в м	длина стенки в м		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Водохранилище Аннах (2203,33— 2162 км)	18	50	300	2000	25	250	300	—	Создание водохранилища строительством гидростанции Аннах (береговые сооружения)	Приближенно 360 000 000
2.	Верхний австрийский участок Дунайской межи гидроэлектростанции Аннах и началом водохранилища Нис—Перзенбейг (2162—2093 км) . .	18	50	500	8600	21	70	500	4500	Регуляционные сооружения на низкие воды — 90 000 м³/мин — 300 000 м² землечерпательные работы	24 000 000
3.	Водохранилище Нис—Перзенбейг (2093—2060 км) . .	25	120	300	—	—	—	—	—	—	—

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4.	Бахай (2060—2000 км) ..	19	50	600	2300	21	80	600	1200	Регулиционные со- оружения на изг- рение и средние во- ды — 10 000 м ³ камни — 150 000 м ³ земле- чирательных работ	5 000 000	
5.	Тулонер — Фредл (2000—1934 км) ..	18	50	800	2800	21	80	800	1600	Регулиционные со- оружения на изг- рение и средние воды — 150 000 м ³ камни — 500 000 м ³ земле- чирательных работ	40 000 000	
6.	Венская прорезь (1934—1918 км) ..	20	120	3000	2000	23	120	10000	1000	Регулиционные со- оружения на изг- рение воды — 30 000 м ³ камни — 350 000 м ³ земле- чирательных работ	13 000 000	
7.	1918—1871 км + + +	18	70	900	600	23	100	1000	500	Регулиционные со- оружения на изг- рение и средние воды — 70 000 м ³ камни — 200 000 м ³ земле- чирательных работ	18 000 000	
										Итого :	460 000 000	

Примечание: Глубина относится к иному судоходному регулиционному уровню 1936 года (RNW—⁴—56).

Таблица № 9

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

вида, объема и стоимости проектируемых работ Австрийской Республики на участке Дуны между 2201,7—1880,26 км за период 1961—1965 гг.

№ п/п	Вид работ	Единица измерения	Объем работ	Общая стоимость в 1000 шиллингов
1.	Береговые сооружения водохранилища Аниах			(360 000)
2.	Землечерпательные работы	куб. м	1 500 000	100 000
3.	Камень	куб. м	350 000	
Итого :				460 000

С. Чехословацко-австрийский, чехословацкий и чехословацко-венгерский участки Дуная (1880,26 — 1708 км)

a) Краткая характеристика :

На участке Девин—Геню до города Братислава (1869 км) река Дунай имеет горный характер, и далее до селения Геню (1791 км) (между горным Верхним Дунаем и равнинным Средним Дунаем — переходный характер. Русло в пределах переходного участка носит исключительно разветвленный вид и изобилует перекатами. Наибольшее число перекатов расположено на переходном участке между селениями Райка и Геню. Ширина русла колеблется от 300 до 420 м. Средняя скорость течения 6,5—7,2 км/час.

Участок Дуная от 1880 до 1748 км регулирован уже с 1886—1896 гг. на средние воды. С этой целью были построены регуляционные сооружения в виде укреплений берегов, двухсторонних струеподавляющих дамб и дамб для перекрытия второстепенных рукавов и русел.

Регуляционные сооружения на средние воды, несмотря на достигнутые результаты, не смогли совсем решить вопросов улучшения условий судоходства, так как при малых водах появились затруднительные для судоходства перекаты. Учитывая это, в 1900-х годах началось дополнительное регулирование — регулирование на малые воды, во время которого, для правильного формирования и фиксирования направления течения, были сооружены буны и одновременно увеличено число дамб для перекрытия второстепенных рукавов.

Буны, целью которых является сужение русла реки, сооружались сериями и их постройка продолжается до настоящего времени.

С точки зрения движения наносов, участок между 1880—1842 км можно считать устойчивым, так как не наблюдается значительного обмеления или углубления дна русла.

Участок Дуная от 1842 до 1790 км носит характер переходного участка с наличием интенсивного движения и отложения наносов, в результате чего имеет место постоянная миграция и повышение дна русла.

Падение на участке Девин—Палковичово (1880—1810 км) составляет 30—40 см/км, а на участке Палковичово—Геню (1810—1791 км) — 15—20 см/км.

Участок Дуная между Геню — устье реки Грон (1791—1716 км) носит равнинный характер и с точки зрения движения наносов его мож-

но также считать устойчивым, но ниже впадения реки Грон (1716 км) вследствие отложения наносов появляется неустойчивость русла.

Падение на этом участке — в пределах 4—6—10 см/км. Ширина фарватера рассматриваемого участка в настоящее время не везде соответствует Рекомендациям Дунайской Комиссии.

b) Задачи плана первого этапа основных работ на участке Дуная от 1880,26 до 1708,2 км на период 1961—1965 гг.

1. Обеспечить по всему участку минимальную глубину фарватера 20 дм. Прибрежные государства: Австрийская Республика, Чехословакская Социалистическая Республика и Венгерская Народная Республика предусматривают увеличение глубины фарватера на участке выше Генью до 23 дм, а ниже Генью — 25 дм.

2. Обеспечить на участке Дуная от Девини до Генью (1880,26—1791 км) минимальную ширину фарватера 150 м, за исключением особенно трудных мест, где ширина фарватера не должна быть менее 120 м.

3. Обеспечить на участке реки Генью—Соб (1791—1708,2 км) минимальную ширину фарватера : для участков с легкоразмываемым ложем — 180 м с увеличением до 200 м на излучинах ; для особенно трудных мест — 150 м ; для участков реки со скалистым или порожистым дном фарватера — 100 м.

4. Обеспечить по всему участку минимальный радиус кривизны фарватера 1000 м, за исключением участков, неблагоприятных по геоморфологическим условиям, где радиусы кривизны должны быть обеспечены не менее 750 м.

c) Работы, проектируемые на участке Дуная от 1880,26 до 1708,2 км в период 1961—1965 гг.

1. Дополнение высоты существующих каменных сооружений струе-направляющих дамб в соответствии с первоначальным проектом ВНР. Сооружение новых береговых укреплений, удлинение параллельных дамб и др.

2. Реконструкция по первоначальному проекту поврежденных бун, построенных в рамках регуляции на малые воды, их дополнение, а также сооружение новых бун.

3. Реконструкция поврежденных или полностью уничтоженных дамб для перекрытия второстепенных рукавов, а также сооружение новых дамб для перекрытия рукавов.

4. Землечерпательные работы на перекатах, служащие непосредственно для улучшения фарватера реки, и землечерпательные работы, служащие для укрепления регуляционных сооружений, а также для создания единого судоходного русла Дуная.

5. До 1965 года будут устранены все подводные препятствия, кроме затонувших судов у 1830, 1805 и 1742 км, которые не препятствуют судоходству. Улучшение фарватера реки в этих местах будет происходить за счёт регуляционных мероприятий.

Таблица № 10

Английско — чехословацкий и чешско-немецкий участок от 1880,26 до 1850 км

Почтирующие участки	Номера	Общий работ										Итого :			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Минимальные габариты фарватера после осуществления работ первого периода относительно индекса судоходного уровня воды														2 635	
1. Девон 1878 км	22	80	1200	300	23	150	1200	300	Регуляционные сооружения на низкие воды	—	110	—	—	—	—
2. Братислава порт 1866 км	23	100	1000	300	23	200	1000	300	Регуляционные сооружения на низкие воды	—	200	25 000	4 970	—	—
3. Полунастасе Бистрице .	20	100	—	400	23	150	—	400	Регуляционные сооружения на низкие воды	—	110	—	—	—	—
4. 1868,6 км	—	—	—	—	—	—	—	—	Работы по поднятию затонувших судов и др. прелитий	—	—	—	—	—	4 000
															420
															14 240

Таблица №11

Таблица существующих и проектируемых габаритов фарватера на
демаркируемых участках Дунаи

Чехословацко-венгерский участок от 1850 до 1708,2 км

№ участка	Проектирующие габариты	Объем работ										Общий стоимо- сть, рабочих работ и матери- альных из- делий в 1000 кр.					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Существующие минимальные габариты фарватера после осуществления работ первого периода относительно плавного судоходного хроини посы																	
1.	Участок между 1850— 1810 км	22	120	1000	300	23	150	1200	—	—	—	—	a) регуляционные сооружения на низине воды ; b) землечерпательные работы	3,540	115	54	169
	1826,3 км	19	150	500*	200	23	150	1200	—	—	—	—					
	1825,0 км	22	120	700*	150	23	150	1200	—	—	—	—					
2.	Участок между 1809— 1805 км	18	100	400*	200	23	167	1200	—	—	—	—	a) регуляционные сооружения на низине воды ; b) землечерпательные работы	550	14	12	26
	1805,2 км	16	150	300*	130	—	—	—	—	—	—	—					
3.	Участок между 1805— 1794 км	22	100	700	60	23	190	1400	—	—	—	—	a) регуляционные сооружения на низине воды ; b) землечерпательные работы	780	15	10	25

* Указанные минимальные радиусы кривизны наблюдались только несколько дней в году.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
4.	Участок между 1794—1767 км 1777 км	20	200	1000	300	25	200	1400	—	Регулиционные сооружения на инженерные воды	—	16	5	21		
5.	Участок между 1767—1708 км 1721 км	20	150	800	300	25	200	1400	—	Регулиционные сооружения на инженерные воды	—	8	4	12		
												4,870	168	85	253	80,325
																56,565

Итого :

Расходы на проектируемые работы несут государства (ВНР и ЧССР) поровну.

Стоимость каменных работ, выполненных ВНР : $126\,500 \text{ м}^3 \times 250 \text{ фт} = 31\,625\,000 \text{ фт}$ Стоимость каменных работ, выполненных ЧССР : $126\,500 \text{ м}^3 \times 160 \text{ кгс} = 20\,040\,000 \text{ кгс}$ Стоимость землечерпательных работ, выполненных ВНР : $2\,435\,000 \text{ м}^3 \times 20 \text{ фт} = 48\,700\,000 \text{ фт}$ Стоимость землечерпательных работ, выполненных ЧССР : $2\,435\,000 \text{ м}^3 \times 15 \text{ кгс} = 36\,525\,000 \text{ кгс}$

Таблица № 12

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

вида, объёма и стоимости проектируемых ЧССР работ на участке
Дуная между 1880,26—1850 км за период с 1961—1965 гг.

№№ п/п	Вид работ	Единица измерения	Объем работ	Общая стоимо- сть в 1000 кчс
1.	Землечерпательные работы	куб. м	420 000	10 240
2.	Камень	куб. м	25 000	
3.	Работы по поднятию затонув- ших судов и др. препятствий	тонн	1 000	4 000
Итого :				14 240

Таблица № 13

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

вида, объема и стоимости проектируемых работ ЧССР и ВНР на совместном участке Дуная между 1850—1708 км за период с 1961 по 1965 гг.

№ п/п	Вид работ	Единица измерения	Объем работ	Общая стоимость	
				в 1000 фт	в 1000 дре
1.	Землечерпательные работы	куб. м	4 870 000	48 700	36 525
2.	Камень	куб. м	253 000	31 625	20 040
				Итого:	80 325
					56 565

D. Венгерский участок Дуная от 1708,2 до 1433 км

a) Краткая характеристика

На венгерском участке Дунай имеет равнинный характер, за исключением короткого отрезка между устьем реки Грон и селением Кишмарош, где он течёт через Вишеградские Ворота, имея характер горной реки. Ниже селения Вишеград, русло разветвляется на два главных рукава: левый — Вац и правый — Сент-Эндре, которые вновь соединяются выше города Будапешта. Средняя ширина русла 400 м. Скорость течения 3,6—4,3 км/час.

Участок Дуная ниже Будапешта носит типично равнинный характер. Средняя ширина русла 600 м. Вначале, между Будапештом и Пакш, русло мало извилистое и в районе г. Будапешта разветвляется на ряд рукавов. Ниже селения Пакш русло преимущественно извилистое и разветвленное. Скорость течения от 2,9 до 4 км/час.

В свое время были построены регуляционные сооружения в виде укреплений берегов, параллельных дамб, дамб для перекрытия второстепенных рукавов и буй.

Участок Дуная между Соб и Кишмарош (1708,2—1691 км) носит горный характер со скалистым дном.

На данном участке ширина и глубина фарватера, как правило, являются достаточными для настоящих нужд судоходства.

Участок Дуная от Кишмарош до Дунафельдвар (1691—1565 км) имеет равнинный характер, отмели и острова редко образуются движением иносов. Надение от Кишмарош до Дунафельдвар порядка 6—8 см/км.

Регуляционные работы на будапештском участке Дуная (1654—1640 км) начались ещё в 1870-х годах.

В этот период все регуляционные работы проводились с целью охраны столицы от паводков и устранения препятствий для судоходства. В 1871—1885 гг. проводились регуляционные работы на участке Уйнешт—Чепель (на средние воды) с шириной регулирования около 370 м.

Регулирование будапештского участка Дуная дало положительные результаты во время прохождения паводков с ледовыми явлениями.

Глубина фарватера, как правило, на этом участке является достаточной для удовлетворения настоящих нужд судоходства.

Для участка ниже Будапешта после 1942 года был составлен общий проект регулирования (ширина регулирования 400 м).

С тех пор регулирование на участке ниже Будапешта производится с учётом этой ширины.

На участке Дуная от Дунафельвар до Бая (1561—1475 км) регуляцию реки на средние воды в основном можно считать законченной. Относительно участка ниже Бая (1475—1433 км) этого сказать нельзя, поскольку там регуляция реки на средние воды находится ещё в начальной стадии.

Ввиду этого, в последующие пять лет регуляционные работы на средние воды будут производиться преимущественно на этом участке.

За период с 1946 по 1957 гг. минимальная глубина фарватера на участке реки от Соб до Мохач (1708,2—1448 км), относительно низкого судоходного и регуляционного уровня воды, была равна 18 дм (1946 г.), но в результате проведенных регуляционных работ минимальная глубина на этом участке повысилась до 21 дм, согласно приложенной таблицы № 14.

b) Задачи плана первого этапа основных работ на участке Дуная от 1708,2 до 1433 км на период 1961—1965 гг.

1. Обеспечить по всему участку минимальную глубину фарватера — 20 дм. Венгерская Народная Республика предлагает в плане на первый период увеличить минимальные глубины на этом участке до 25 дм.

2. Обеспечить по всему участку минимальную ширину фарватера 180 м, за исключением особенно трудных мест, где ширина фарватера не должна быть меньше 150 м; на особенно трудных участках предусматривается увеличение ширины, в порядке исключения, только до 120 м.

3. Обеспечить по всему участку минимальный радиус кривизны фарватера в 1000 м.

c) Работы, проектируемые на участке Дуная от 1708,2 до 1433 км на период 1961—1965 гг.

Кроме работ по содержанию фарватера и гидротехнических сооружений, будут проводится следующие регуляционные работы:

— строительство струенаправляющих дамб и буй в излучине Кулч (1593—1592 км);

— продолжение регуляционных работ в излучине Апоштаг — Дунаэдьхаза (1570—1563 км), целью которых является получение более устойчивого русла при помощи сужения русла реки до 400 м на средние воды;

— завершение регуляции участка Дуная между Вац—Уйпешт, обеспечивающей на данном участке необходимые габариты фарватера при низком судоходном и регуляционном уровне воды;

— между Дунафельвар и югославской границей (1560—1433 км) будут проводиться регуляционные работы в восьми излучинах по укреплению берегов длиной 7800 м и строительству 16 траверсов длиной 3000 м. Одна из излучин находится выше Бая и семь — на участке ниже Бая.

Общий объём работ для этих 8 излучин 479.000 м³ камня.

Таблица 14

Таблица существующих и проектируемых минимальных габаритов фарватера на лимитирующих участках Дунай
Венгерской участок от 1708 до 1435 км

№ п/п	Лимитирующие участки	Минимальные габариты фарватера после окончания работ первого срочного периода относительного изысканного су- доходного уровня								Объем и типы работ			
		Глу- бина в м	шири- на в м	радиус приведения в м	длина не- реката или препятс- ствий в м	глу- бина в м	шири- на в м	радиус приведения в м	длина пе- реката или препятс- ствий в м	капа- ци- тель- ность работы в млн форин- тов	дем- он- стра- цион- ные работы в 1000 м*	дем- он- стра- цион- ные работы в млн форин- тов	
1.	1685—1682 км (излучина Коминета)	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2.	1682—1678 км (излучина Вад)	23	70	1500	800	25	120	1800	800	7,4	24		2,0
3.	1676—1674 км (излучина Сал)	24	100	1500	800	25	120	1800	800	5,6	24		1,6
4.	1674—1672 км (излучина Шурань)	24	80	2000	800	25	120	2500	600	15,7	16		3,7
5.	1632—1625 км (излучина Надьтетен)	23	70	2000	2000	25	120	2500	1200	24,2	120		7,0
6.	1619—1616 км (отмель-излучина Чэл)	25	200	2000	—	25	240	2500	—	6,0	—		1,5
7.	1614—1612 км (излучина Эрчи)	25	170	2000	—	25	240	2500	—	24,6	128		7,1
8.	1595—1591 км (излучина Күнц)	25	180	2000	—	25	240	2500	—	5,6	48		1,8
9.	1591—1583 км (излучина Ташин)	23	80	2000	1000	25	160	2500	800	7,0	40		2,0

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
10.	1577—1570 км (излучина Дунавец)	25	180	2000	—	25	240	2500	—	4,6	—	—	—	1,0
	1570—1563 км (излучина Дунайдхана и Аюнгтай)	25	200	2000	—	25	240	2500	—	48,8	120	—	—	12,1
12.	1492—1488 км (излучина Шюенц)	35	200	7000	2000	35	200	6500	4000	70	—	—	—	13,0
13.	1474—1470 км	21	100	1500	1000	25	150	1500	2000	20	—	—	—	3,8
14.	1470—1468 км	35	200	3000	2000	35	200	2500	2000	60	—	—	—	11,2
15.	1468—1465 км (излучина Бата)	25	200	6500	1000	30	250	4000	3000	70	—	—	—	13,0
16.	1465—1463 км (излучина Бэга)	35	150	5000	500	35	200	3500	1500	20	—	—	—	3,8
17.	1460—1454 км (излучина Бары)	25	100	7000	1000	30	200	6500	3000	90	—	—	—	17,0
18.	1446—1442 км (остров Цигань— изгиб Балка)	25	150	7000	1400	30	200	5000	2500	40	—	—	—	7,2
19.	1442—1439 км (излучина Ширин),	25	100	2500	800	30	200	2500	1500	64	—	—	—	12,0
	ИТОГО :									616	600			129,0

Таблица № 15

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА
вида, объёма и стоимости проектируемых работ ВНР на участке Дунай
между 1708,2—1433 км за период 1961—1965 гг.

№ № п/п	Вид работ	Единица измерения	Объем работ	Общая стоимо- сть работ в 1000 фт
1.	Ручные земляные работы по укреплению берегов	куб. м	14 000	
2.	Землечерпательные работы	куб. м	600 000	
3.	Камень (строительство траверсов и укрепление берегов) ...	куб. м	616 000	
4.	Бетонные работы (укрепление берегов)	куб. м	800	
			Итого :	129 000

Е. Югославский и югославско—румынский участки Дуная (1433—1048 км)

a) Краткая характеристика

На участке Дуная от 1433 до 1048 км русло реки сложено в основном из легкоразмываемых грунтов. Дно в большей части песчаное, а берега (песок, глина, ил и др.) слабо противостоят действию воды. Исключением является участок Дуная, находящийся непосредственно за устьем реки Велика Морава, где в нижних пластиах залегает гравий средней крупности.

Такой состав грунтов является причиной неустойчивости русла, разрушения берегов, образования второстепенных рукавов, неблагоприятных излучин и отмелей. В результате этих неблагоприятных условий фарватер часто меняет направление и в русле возникают перекаты, препятствующие судоходству.

На югославском участке в Дунай впадают самые большие притоки, а именно: Драва (1382 км), Тисса (1214 км), Сава (1169 км) и Велика Морава (1103 км). Колебание уровней на Дунае и в этих притоках происходит, как правило, неодновременно, вследствие чего создаются условия, способствующие образованию перекатов. Отношение между одновременным расходом воды в Тиссе и Дунае колеблется между 12 и 81 %. У устья реки Сава это отношение колеблется между 10 и 110 %. Такое же положение наблюдается и в других притоках.

Наносы притоков и Дуная состоят в большинстве из мелкозернистого песка, за исключением реки Велика Морава, которая несёт в основном гравий с песком.

На рассматриваемом участке Дуная до настоящего времени в основном проведены работы по сирымлению круtyх излучин прорезями. Одновременно здесь проводились работы по укреплению берегов и перекрытию второстепенных рукавов.

Участок между 1433—1307 км не имеет достаточных глубин фарватера. Ширина фарватера этого участка также местами является недостаточной, вследствие чего в ряде мест судоходство не разрешается в двух направлениях и регулируется специальными сигналами: так например, при низких уровнях воды на участке между 1397—1393 км, где находятся крутыe излучины между Анатином и устьем реки Драва или в прорези Мохово (1314—1308,6 км).

После осуществления промерных работ в 1951—1955 г. г. были разработаны проекты по улучшению условий судоходства на этих участках.

Проекты предусматривали обеспечить устойчивость русла реки, расширить ширину фарватера прорези Мохово до 110 м с увеличением глубины до 2,30 м при низких уровнях воды.

Участок Дуная между 1307—1208 км также неустойчив. Река Тисса дает большое количество наносов, что способствует образованию на этом участке непостоянных отмелей и перекатов, препятствующих при низких уровнях воды нормальному судоходству.

Этот район один из самых трудных на югославском участке Дуная и, чтобы обеспечить здесь благоприятные условия для судоходства, необходимо осуществить крупные регуляционные мероприятия.

С этой целью выполнялись подготовительные работы, лабораторные и другие исследования, которые продолжаются и в настоящее время.

Характерной чертой участка Дуная между 1208—1163 км является сложность гидравлических явлений, вызванных стоком притока Сава, который также дает большое количество наносов, способствующих формированию отмелей и перекатов.

Улучшение условий судоходства на данном участке требует больших гидротехнических работ.

Междуду 1163—1048 км русло реки также неустойчивое, наблюдается значительное отложение наносов, поступающих особенно из притока Велика Морава. Вследствие этого образуются острова и перекаты, которые затрудняют судоходство.

На этом участке берега постоянно подвергаются размыву. Для защиты берегов от размыва и для облегчения пропуска наносов предусматриваются соответствующие регуляционные мероприятия.

b) Задачи плана первого этапа основных работ на участке Дуная от 1433—1048 км в первом периоде 1961—1965 гг.

1. Обеспечить по всему участку минимальную глубину фарватера 20 дм.

2. Обеспечить минимальную ширину фарватера :

— для участков с легкоразмываемым ложем 180 м с увеличением ширины на излучинах до 200 м ; для особо трудных мест — 150 м ;
— для участков со скалистым и порожистым дном — 100 м.

3. Обеспечить по всему участку минимальный радиус кривизны фарватера 1000 м, за исключением участков с неблагоприятными геоморфологическими условиями, где необходимо обеспечить 750 м.

с) Работы, проектируемые на участке Дуная от 1433 до 1048 км на период 1961—1965 г. г.

Предусматриваются следующие работы по укреплению берегов, строительству бун и др.:

1. Участок вниз по течению от г. Апатин (1397—1393 км):

- строительство каменного основания берегоукрепительного сооружения, с объемом работ ориентировочно 50 000 м²;
- строительство каменного откоса берегоукрепительного сооружения, с объемом работ ориентировочно 37 500 м³.

II. Участок прорезь Мохово (1315—1307 км):

- строительство каменного основания берегоукрепительного сооружения и бун, с объемом работ ориентировочно 5000 м²;
- строительство каменного откоса и берегоукрепительного сооружения, с объемом работ ориентировочно 25 000 м³;
- устранение подводных скал — ориентировочно 10 000 м³.

III. Участок Сланкамен (1220—1208 км):

- строительство каменного основания берегоукрепительного сооружения и бун, с объемом работ ориентировочно 50 000 м²;
- строительство каменного откоса, берегоукрепительного сооружения и бун, с объемом работ ориентировочно 35 000 м³.

IV. Участок 1180—1163 км:

- Строительство каменного основания берегоукрепительного сооружения и бун, с объемом работ ориентировочно 50 000 м²;
- строительство каменного откоса, берегоукрепительного сооружения и бун, с объемом работ ориентировочно 37 500 м³.

V. Участок Браз—Врба (1103—1093 км):

- строительство каменного основания берегоукрепительного сооружения, с объемом работ ориентировочно 30 000 м²;
- строительство каменного откоса, берегоукрепительного сооружения и бун, объем работ ориентировочно 25 000 м³;
- землечерпательные работы в объеме 275 000 м³ (ориентировочно).

VI. Участок Рам—Дубовац (1087—1076 км):

- строительство каменного основания берегоукрепительного сооружения и бун, с объемом работ ориентировочно 50 000 м²;
- строительство каменного откоса, берегоукрепительного сооружения и бун, с объемом работ ориентировочно 37 500 м³.

Таблица № 16

Таблица существующих и проектируемых минимальных габаритов фарватера на лимитирующих участках Дуная

Югославский и югославско — румынский участки Дуная от 1433 до 1048 км

№ № п/п	Лимитирующие участки	Существующие минимальные габариты фарватера в 1959г. относительного судоходного уровня воды						Минимальные габариты фарватера после осуществления проектируемых работ первого периода относительного ин- гидного судоходного уровня воды						Объем и типы работ	
		глуби- ни в м.	шири- на в м.	радиус изгиба в м.	длина переката изгиба в м.	глуби- ни в м.	шири- на в м.	радиус изгиба в м.	длина изгиба в м.	высота берегов в м.	умень- шение берегов в м.	бугны в м.	пролож- ные дам- бы или травер- сы в м.	Ограничение работы в море	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
1.	Анатии 1397—1393 км	25	110	400	4 000	25	150	925	2000	1600	250	250	300		
2.	Прорезь Мокхово 1315—1307 км	13	35	4000	8 000	25	100	4500	1600	1500	165	—	300		
3.	Сланкамен 1220—1208 км	18	120	1800	12 000	22	150	2000	2500	1400	800	—	300		
4.	Перекаты у Белграда 1180—1163 км	20	120	2500	17 000	22	150	2500	2500	1800	500	—	300		
5.	Брана—Врба 1103—1093 км	15	120	2000	10 000	22	150	2000	3000	1800	600	400	300		
6.	Рам—Дубовац 1087—1076 км	25	120	3000	11 000	25	150	3000	3000	2100	300	400	300		
7.	Последовани, полигональная сеть и т. п. 1057—1433 км												150		
	ИТОГО :									10200	2615	1050	1950		

Примечание : Данные, указанные в таблице, солеркят только работы, проектируемые ФНРО.

Таблица № 17

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА
вида, объема и стоимости проектируемых ФИРЮ работ на участке
Дуная между 1433—1048 км за период 1961—1965 гг.

№№ п/п	Вид работ	Единица измерения	Объем работ	Общая стоимо- сть в 1000 дин.
1.	Строительство каменных оснований берегоукрепительных сооружений	кв. м	235 000	840 000
2.	Строительство откосов из камня	куб. м.	197 500	800 000
3.	Землечернательные работы	куб. м.	275 000	110 000
4.	Работы по устранению подводных скал	куб. м.	10 000	50 000
5.	Прочие работы	—	—	150 000
			Итого :	1 950 000

F. Югославско—румынский, румынско—болгарский и румынский участки Дуная (931—170 км)

a) Краткая характеристика

На этом участке реканосит типично выраженный равнинный характер, сохранив его до впадения в Черное море.

В начале участка, до селения Арчар (770,7 км), русло сильно извилистое, с крутыми излучинами. Далее до города Хыршова (253 км), извилистость русла уменьшается и длина прямолинейных участков достигает 5—8 км. От города Хыршова до города Браила (253—170 км) русло вновь приобретает извилистый характер. Русло реки имеет большую сеть рукавов, особенно развитую между городами Силистра и Браила (376—170 км), где длина отдельных рукавов достигает 80—100 км (рукава Борча и Мэчин).

На этом участке гидротехнических работ по регулированию русла на средний и низкий уровни, а также по спрямлению русла, почти не проводилось.

Улучшение условий судоходства в основном осуществлялось укреплением берегов от размыва на отдельных участках интенсивным землечерпанием на неблагоприятных перекатах и работами по поднятию затонувших судов.

За период с 1946 по 1957 г. г. минимальная глубина при низком судоходном и регуляционном уровне воды была на перекатах участка реки от Калафат до Силистра (795—376 км) равна 17 дм (1952 г.), а на участке Силистра—Браила (376—170 км) — 14 дм (1947 г.).

b) Задачи плана первого этапа основных работ на участке Дуная от 931—170 км на период 1961—1965 г. г.

1. Обеспечить по всему участку минимальную глубину фарватера 20 дм.

2. Обеспечить по всему участку минимальную ширину фарватера 180 м (на излучинах — 200 м), а на особо трудных участках — 150 м.

3. Обеспечить по всему участку минимальный радиус кривизны по оси фарватера 1000 м, а на неблагоприятных по геоморфологическим условиям участках — 750 м.

c) Работы, проектируемые на участке Дуная от 931 до 170 км на период 1961—1965 г. г.

1. Работы по укреплению берегов у входа в бассейн Планителор (порт Джурджу) и у острова Мокану (486 км).

Общий объем работ на 5 лет с 1961 по 1965 г. г. — 31 400 м³ камня, 52 000 метров фашии и др.

2. Работы по укреплению берегов на участке Дуная между 253—237 км.

Общий объем работ с 1961 по 1963 г. г. — 53 000 м³ камня и щебня, 80 000 метров фашии и др.

3. Регуляционные работы на участке Кэлераши — Хыршова :
— у рукава Бала перекрытие второстепенного рукава Епураш ;
— гидротехнические сооружения у рукава Турческу.

Общий объем работ на 5 лет с 1961 по 1965 г. г. — 62 000 м³ камня 50 000 метров фашии и др.

4. Землечерпательные работы (на болгарском участке) 470 000 м³.

5. Работы по поднятию затонувших судов на югославском участке Прахово, на болгарском участке реки от 677,3 до 386,7 км (8 судов) и на румынском участке реки.

Таблица № 18

Таблица существующих и проектируемых минимальных габаритов фарватера на лимитирующих участках Дунай
Югославско-Румынский участок от 931 до 845,7 км

№/III	Лимитирующие участки	Минимальные габариты фарватера после осуществления работ первого периода относительно никакого судоходного уровня воды										Объем и виды работ		
		Существующие минимальные габариты фарватера в 1959 году относительно никакого судоходного уровня воды	глубина реки в м	ширина реки в м	длина приставки в м	глубина реки в м	ширина реки в м	длина приставки в м	укрепление берегов в м	бульбы в м	проложение дамбы или трансверсы в м	общая стоимость работ в динароп		
1.	Прахово 865—857 км	22	70	1300	8000	25	180	1300	500	—	—	350		

Приложение : Данные, указанные в таблице, содержат только работы, проектируемые ФНРЮ.

Таблица № 19

**Таблица существующих и проектируемых минимальных габаритов фарватера на лимитирующих участках Дуная
Болгарско-румынский участок от 845,7 до 374,5 км**

№ п/п	Лимитирующие участки	Существующие минимальные габариты фарватера в 1939 г. относительно низкого судоходного уровня				Минимальные габариты фарватера после осуществления проектируемых работ первого периода относительно низкого судоходного уровня		Объем и виды работ связанных с изменением глубины, работ и т.д.
		глубина в дм	ширина в м	радиус переката причины в м	глубина гидрона в дм	ширина в м	радиус причины в м	
1.	Чопра 588—585 км	16	80	900	22	180	1000	3000
2.	Белене—Пюта 567—561 км	21	80	900	22	180	1000	6000
3.	Брынцилии 453—450 км	24	120	1500	22	180	1500	3000
4.	Косуэй 425—421,5 км	21	100	1000	22	180	1200	3500
ИТОГО :								470
ИТОГО :								3,557

Причесание: Данные, указанные в таблице, содержат только работы, проектируемые ГРБ.

Таблица № 20

Таблица существующих и проектируемых габаритов фарватера на лимитирующих участках Дуная

Югославско — румынский, болгарский и румынский участки от № 31 до 170 км

№ п/п	Лимитирующие участки	Минимальные габариты фарватера после осуществления проектированных работ первого периода, относительно низкого судоходного уровня										Объем и виды работ		
		регулировочные замеры					изменение работы в 1000 м ³					Общий стоимостный объем работ в ценах РНР		
		длина	радиус кривизны пропегрии в м	глубина в дм	ширина в м	расстояние между берегами в м	длина в м	ширинаБерегов в м	расстояние между берегами в м	длина в м	ширинаБерегов в м	каменщиками в 1000 м ³	щебенищами в 1000 м ³	14
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1.	Капулда 760,9—761,3	16	70	1000	400	22	180	1000	400	150	—	—	—	1 500 000
2.	Челен — Корабия 631,7—632,0	15	70	1000	300	22	180	1000	300	180	—	—	—	1 800 000
3.	Карагоре 343,8—344,0	18	80	1000	200	22	180	1000	200	100	—	—	—	1 000 000
4.	Вход в бассейн Планителор * 490,2	20	30	—	—	25	50	—	—	100	40	52	14 600 000	
5.	Дакурдакиен, — Вадул Оин 223,0—239,0	20	—	—	—	25	—	—	—	—	42	90	10 000 000	
	Итого :										530	92	142	28 900 000

Примечание : Данные, указанные в таблице, содержат только работы, проектируемые РНР.

* Работы для защиты берегов и входов в бассейн (дамбы, пристани и т. д.)

Таблица № 21

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

вида, объема и стоимости проектируемых ФНРЮ работ на участке Дуная между 931—845,7 км за период 1961—1965 гг.

№№ п/п	Вид работ	Единица измерения	Объем работ	Общая стоимо- сть в 1000 дин.
1.	Поднятие затонувших судов и землечерпательные работы			350 000

Таблица № 22

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

вида, объема и стоимости проектируемых ИРБ работ на участке Дуная между 845,7—374,5 км за период 1961—1965 гг.

№№ п/п	Вид работ	Единица измерения	Объем работ	Общая стоимо- сть в 1000 лей.
1.	Землечерпательные работы	куб. м.	470 000	3 557

Кроме указанных в таблице работ, на болгарском участке выполнены работы по подъему затонувших судов.

Таблица № 23

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

вида, объема и стоимости проектируемых РНР работ на участке Дуная 931—170 км за период 1961—1965 гг.

№№ п/п	Вид работ	Единица измерения	Объем работ	Общая стоимо- сть в 1000 лей
1.	Камень	куб. м.	92 000	
2.	Фашины	пог. м.	142 000	
3.	Землечерпательные работы	куб. м.	730 000	
				28 900

Г) Румынский и советско—румынский участки Дуная (170—0 км и 0—7,0 км)

(Речная Администрация Низовьев Дуная)

а) Краткая характеристика

Описываемый участок включает в себя основное русло Дуная до мыса Измаильский Чатал — 80 км (43 мили) и далее Тульчинский и Сулинский рукава.

У мыса Измаильский Чатал русло разветвляется на два рукава: Килийский и Тульчинский. У мыса Георгиевский Чатал Тульчинский рукав, в свою очередь, разветвляется на Сулинский и Георгиевский рукава. Фарватер для морских судов проходит по Тульчинскому, а затем по Сулинскому рукаву.

Участок основного русла реки Дунай от города Браила до мыса Измаильский Чатал особых затруднений для судоходства не представляет.

В целях обеспечения прохода морских судов с моря в Дунай и обратно, в Сулинском и Тульчинском рукавах были произведены гидротехнические и землечерпательные работы в устье Сулинского рукава, которые были начаты еще в 1858 году.

Были построены две дамбы, отходящие от Сулинского канала в море в виде параллельных дамб. Одновременно с постройкой дамб были произведены землечерпательные и регуляционные работы на участке Сулинского Гирла от Георгиевского Чатала до порта Сулина (34—0 мили). Эти работы состояли из прорезей излучин Сулинского гирла, укрепления берегов и строительства буи.

В настоящее время ведутся работы по удлинению параллельных дамб и дноуглубительные работы на Сулинском Баре. Вопросы, связанные с удлинением параллельных дамб, решаются на основе полученных результатов и на основе изыскательских работ, проведенных в последние годы.

За период с 1946 по 1957 г. г. минимальная глубина на перекатах участка реки от Браилы до Сулины при низком судоходном и регуляционном уровне воды равна 20 футов (1949 год), а на Сулинском Баре — 16 футов (1956 год).

б) Задачи плана первого этапа основных работ на участке Дуная от 170 км до 0 км и 0—7,0 км на период 1961—1965 г. г.

1. Обеспечить по всему участку минимальную глубину фарватера 24 фута.

2. Обеспечить по всему участку минимальную ширину фарватера 180 м, за исключением канала по Сулинскому гирлу.

с) Работы, проектируемые на участке Дуная от 170 км до 0 мили на период 1961—1965 г. г.

1. Строительство подводной дамбы — 1300 п. м., надводной дамбы — 1500 п. м.

2. Работы по реконструкции береговых укреплений канала камнем — 45 000 п. м.

3. Работы по реконструкции 57 бун.

Таблица № 24

Таблица существующих и проектируемых минимальных габаритов фарватера на лимитирующих участках Дуная
Румынский и румынско — советский участки 170—0 и 0—7,0 км
(Речная Администрация Нишавы Дуная)

№ п/п	Лимитирующие участки и назначение работ	Вид и объем работ					
		Минимальные габариты относительно никакого судоходного уровня и после осуществления работ первого периода	Приемлемые габариты	Действующие нормативы	Несуществующие нормативы	Сооружение дамб	Объем сноса откосов
1.	Тулчинский рукав 37—41 миль, (68—76 км)	24 7,32	150 800 1500	24 7,32	180 800 1500		135
2.	Суданский канал 34—0 миль, и 0 миль— 70 км						
	Реконструкция сооруже- ний по укреплению бе- регов канала	24 7,32		24 7,32		45 000	37 500 000
	Реконструкция бун- канала	24 7,32		24 7,32		57	1 250 000
	Сооружение дамбы в устье	24 7,32		24 7,32		1300	14 900 000
	Тральные работы на мор- ском Дунае и в Сулин- ском баре	24 7,32		24 7,32			3000
							18 500 000

Приложение: Данные, включенные в таблицу, содержат только работы, предусмотренные Речной Администра-
цией Нишавы Дуная.

Таблица № 25

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

вида, объема и стоимости проектируемых РИР (РАНД) работ на участке
Дунай между 170—0 км за период 1961—1965 гг.

№№ п/п	Вид работ	Единица измерения	Объем работ	Общая стоимость в 1000 лей
1.	Строительство надводной дамбы ..	пог. м	1 500	8 400
2.	Строительство подводной дамбы ..	пог. м	1 300	6 500
3.	Работы по реконструкции укрепленный берегов	пог. м	45 000	37 500
4.	Работы по восстановлению бун ..	штук	57	1 205
		Итого :		53 650