

RECUEIL
DES ACCORDS CONCLUS
EN MATIERE DE NAVIGATION SUR LE DANUBE

Le présent Recueil, publié conformément à la décision de la XVIIème session de la Commission du Danube du 23 janvier 1959, comprend les textes des accords en vigueur en matière de navigation sur le Danube conclus entre Etats danubiens (Partie I) et entre entreprises de navigation danubienne (Partie II).

Le Recueil comprend seuls les accords que le Secrétariat a reçus pour publication de la part des organismes compétents des Etats danubiens et, pour cette raison, ne prétend pas englober l'entière documentation relevant de ce domaine. Les accords sont présentés en russe et en français dans l'ordre chronologique de leur date de signature, les Parties Contractantes figurant dans l'ordre alphabétique.

TABLE DES MATIERES

PARTIE I

Accords conclus entre les Etats danubiens au sujet de questions de la navigation sur le Danube

A) Accords conclus en 1953:		Pages
1. Entre le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie:		
— Accord sur l'établissement de l'Administration Fluviale des Portes de Fer Signé à Orșova et Tekija, le 31 mai 1953		271
— Arrangement sur la détermination de la compétence des autorités chargées de la poursuite des infractions commises sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat dans le secteur des Portes de Fer compris entre Moldova-Veche et Turnu-Severin sur la rive gauche et Vince et Kostol sur la rive droite du Danube Signé à Orșova et Tekija, le 31 mai 1953		277
— Protocole sur le résultat des discussions concernant l'utilisation de la traction auxiliaire dans le secteur des Portes de Fer Signé à Orșova et Tekija, le 31 mai 1953		278
— Protocole relatif au passage de la frontière par les employés de l'Administration Fluviale des Portes de Fer et aux questions douanières concernant l'Administration Signé à Orșova et Tekija, le 31 mai 1953		279
— Protocole relatif à la transmission des attributions du Comité Provisoire Gérant des affaires de l'Administration des Portes de Fer et des Cataractes à l'Administration Fluviale des Portes de Fer Signé à Orșova et Tekija, le 31 mai 1953		287
B) Accords conclus en 1954:		
1. Entre la République Populaire Hongroise et la République Tchèqueoslovaque:		
— Accord sur la réglementation de questions techniques et économiques concernant les cours d'eau limitrophes Signé à Prague, le 16 avril 1954		291
2. Entre le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Populaire Hongroise:		
— Accord sur la réglementation de la navigation sur le Danube Signé à Budapest, le 18 mai 1954		302

3. Entre le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie: — Accord sur la réglementation provisoire de la navigation sur le Danube Signé à Belgrade, le 26 juin 1954	308
4. Entre le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie: — Accord sur la réglementation de la navigation sur le Danube Signé à Vienne, le 10 novembre 1954	313
C) <i>Accords conclus en 1955:</i>	
1. Entre le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Tchécoslovaque: — Accord sur la réglementation de la navigation sur le Danube Signé à Vienne, le 27 janvier 1955	319
2. Entre le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie: — Accord concernant l'établissement des règles de navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre les deux Etats (à l'exception du secteur des Portes de Fer) Signé à Belgrade, le 10 février 1955	324
— Règlement sur la navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (à l'exception du secteur des Portes de Fer)	326
— Arrangement sur la détermination de la compétence des autorités chargées de poursuivre les infractions aux règles de navigation, commises dans les sections du Danube du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,5 sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat Signé à Belgrade, le 10 février 1955	354
3. Entre le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie: — Accord concernant la réglementation de la navigation sur le Danube Signé à Sofia, le 10 mars 1955	356
4. Entre le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Populaire Roumaine: — Accord concernant la réglementation entre les deux Etats des questions de navigation sur le Danube Signé à Bucarest, le 11 mai 1955	360
5. Entre la République d'Autriche et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques: — Accord sur le commerce et la navigation Signé à Vienne, le 17 octobre 1955	365
6. Entre le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie et le Gouvernement de la République Populaire Roumaine: — Accord sur l'entretien et l'amélioration du chenal navigable dans le secteur bulgaro-roumain du Danube	

— Règlement d'organisation et de fonctionnement de la Commission mixte bulgaro—roumaine pour l'entretien et l'amélioration du chenal navigable dans le secteur bulgaro—roumain du Danube	
Signé à Sofia, le 29 novembre 1955	371

D) *Accords conclus en 1957:*

1. Entre le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie:	
— Accord au sujet d'une réglementation plus concrète des questions de navigation sur le Danube	
Signé à Sofia, le 19 avril 1957	387
2. Entre la République d'Autriche et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques:	
— Accord sur la réglementation des questions techniques et commerciales du domaine de la navigation sur le Danube	
Signé à Moscou, le 14 juin 1957	390

PARTIE II

Accords conclus entre les entreprises de navigation des Etats danubiens au sujet des questions de la navigation sur le Danube

A) *Accords conclus en 1955:*

1. Entre l'Entreprise de navigation fluviale bulgare, l'Entreprise de navigation hongroise, société par actions, l'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine, l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, société d'Etat, et l'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne:	
— Accord sur les conditions générales de transport de marchandises	
Signé à Bratislava, le 26 septembre 1955	399
— Accord sur les tarifs uniformes	
Signé à Bratislava, le 26 septembre 1955	419
— Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée en cas d'avarie et l'agencement	
Signé à Bratislava, le 26 septembre 1955	436
2. Entre l'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine et l'Entreprise de navigation fluviale yougoslave:	
— Protocole et Conventions sur le remorquage et la coopération dans le domaine du commerce	
Signés à Belgrade, le 21 novembre 1955	461

B) *Accords conclus en 1956*

1. Entre l'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne et les Compagnies yougoslaves de navigation fluviale:	
— Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée en cas d'avarie et l'agencement des bateaux	
Signé à Belgrade, le 3 mars 1956	487

PARTIE I

**ACCORDS CONCLUS ENTRE LES ETATS DANUBIENS AU SUJET
DE QUESTIONS DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE**

ACCORDS CONCLUS EN 1953

ACCORD²

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPU- LAIRE FEDERATIVE DE YUGOSLAVIE SUR L'ETABLISSEMENT DE L'ADMINISTRATION FLUVIALE DES PORTES DE FER

Signé à Orșova et Tekija, le 31 mai 1953

Le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouverne-
ment de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie,

Afin de constituer l'Administration fluviale spéciale sur le secteur des
Portes de Fer, compris entre Moldova Veche et Turnu Severin sur la rive
gauche et Vince et Kostol sur la rive droite du Danube, prévue par l'art. 21 de la
Convention relative au régime de la navigation sur le Danube signée le 18 août
1948 à Belgrade,

Ont décidé de conclure un Accord et ont, à cette fin, désigné leurs pléni-
potentiaires:

Le Gouvernement de la République Populaire Roumaine — M. Grigore
PREOTEASA et

Le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie
— M. Slavoljub PETROVIĆ
lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due
forme, sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

Sur la partie du Danube de Moldova Veche à Turnu Severin sur la rive
gauche et de Vince à Kostol sur la rive droite, dénommée secteur des Portes de
Fer, une Administration fluviale spéciale est constituée sous le nom "Adminis-
tration fluviale des Portes de Fer" (ci-après désignée Administration), en vue de
l'entretien et de l'amélioration de la voie navigable et de la réglementation de la
navigation.

L'Administration a son siège à Orșova et à Tekija.

Article 2

La compétence de l'Administration ne s'étend pas aux ports et rives du
secteur en question en ce qui concerne les mesures de police proprement dite
dans les ports et sur les rives ou les mesures d'exploitation des ports, ou lorsqu'il
s'agit soit de travaux de portée locale n'affectant pas les intérêts généraux de la
navigation, soit de travaux nécessaires au développement économique des deux
Etats riverains dans ce secteur.

¹ Textes officiels roumain et serbo-croate.

² Entré en vigueur le 8 septembre 1953.

Article 3

L'Administration est dirigée par un Comité.

Le Comité est composé d'un représentant de la République Populaire Roumaine et d'un représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

Chaque représentant peut avoir un suppléant qui le remplace pendant son absence.

Les représentants et leurs suppléants sont nommés par leurs Gouvernements.

Leurs traitements sont à la charge des gouvernements qui les ont nommés.

Les membres du Comité et leurs suppléants jouissent de l'immunité diplomatique sur le territoire de l'autre pays.

Le Comité tient ses séances alternativement à Orșova et à Tekija, elles sont présidées par le représentant du pays sur le territoire duquel elles ont lieu.

Article 4

Les décisions du Comité sont prises à l'unanimité et les documents sont signés conjointement par les deux représentants. Dans le cas où les deux représentants n'arrivent pas à établir un point de vue commun dans une question, celle-ci est soumise aux deux gouvernements.

Article 5

Le Comité exerce les activités entrant dans ses attributions conformément au Règlement de fonctionnement de l'Administration qui est établi d'un commun accord par les deux gouvernements intéressés et entre en vigueur en même temps que le présent Accord.

Le Comité élabore et prescrit les règles de navigation pour le secteur des Portes de Fer en tenant compte des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube établies par la Commission du Danube.

Le Comité établit les taxes particulières perçues sur les bateaux naviguant dans le secteur et fixe les modalités de leur perception conformément aux prescriptions des articles 36, 37 et 38 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Le Comité établit le budget de l'Administration.

Article 6

L'Administration comprend les services et sections ci-après, organisés par son Comité: Service de la Navigation, Service des Travaux, Section Administrative et Section des Finances.

Le Service de la Navigation et la Section Administrative ont leur siège à Orșova; le Service des Travaux et la Section des Finances ont leur siège à Tekija.

L'atelier de réparation du Service des Travaux aura deux sections de même capacité, situées l'une à Orșova et l'autre à Tekija.

Article 7

Les Services sont dirigés par un chef de service assisté d'un chef adjoint. Les Sections ont à leur tête un chef de section assisté d'un chef adjoint.

Les chefs de service ont le même rang; il en est de même pour les chefs de section.

Les postes de chef de service et de chef de section, de même que ceux de chefs adjoints, sont répartis entre les ressortissants des deux Etats en nombre égal.

Les postes de chef de service sont attribués à chaque Etat pour une période de 5 ans, à l'expiration de laquelle les deux Etats échangent entre eux les postes de chef de service. Cette disposition s'applique également aux postes de chef de section ainsi qu'à ceux de chef adjoint. La période de 5 ans peut être prolongée par le Comité.

Les postes de chef adjoint des services et des sections reviennent à l'Etat autre que celui auquel appartiennent les postes de chef de service et de chef de section.

Article 8

Le Service de la Navigation est chargé de l'application des règles de la navigation dans le secteur des Portes de Fer et du contrôle de leur observation, de la direction du corps de pilotes et répond du déroulement normal de la navigation dans le Secteur.

Le Service des Travaux a pour tâche l'établissement de projets, l'exécution et l'entretien des ouvrages et des installations destinés à assurer la navigation dans le Secteur, y compris le balisage du chenal navigable.

La Section Administrative est chargée de la tenue des archives, de la réception, distribution et expédition de la correspondance, ainsi que de sa traduction dans les langues officielles de l'Administration et de la conduite de la bibliothèque.

La Section des Finances tient la comptabilité et la caisse de l'Administration.

Le Règlement de fonctionnement fixe de manière détaillée le mode de fonctionnement des services et des sections de l'Administration.

Article 9

Le personnel de l'Administration comprend le nombre de fonctionnaires prévu dans le tableau d'organisation établi par le Règlement.

En ce qui concerne le nombre et l'importance des postes de travail, ceux-ci sont attribués à parts égales aux ressortissants des deux Etats, compte tenu, autant que possible, du territoire où s'exerce la fonction et de son importance.

Les fonctionnaires sont nommés et mis à la disposition de l'Administration par les deux Parties Contractantes. Ils sont de même révoqués par la Partie qui les a nommés, qui désigne en même temps leurs successeurs.

Les traitements du personnel de l'Administration sont à la charge de celle-ci.

L'Administration est tenue de veiller à ce que les droits aux assurances sociales, dont jouissent ses salariés conformément aux lois en vigueur dans le pays dont ils sont les citoyens, soient respectés.

Article 10

Les ouvriers affectés aux travaux de balisage, d'hydrotechnique, d'atelier et autres, sont engagés parmi les ressortissants de l'Etat sur le territoire duquel ces travaux sont effectués et conformément aux lois qui y sont en vigueur.

Lorsque les travaux entrepris sur le fleuve s'effectuent à proximité des deux côtés de la ligne frontière, les ouvriers sont engagés dans les deux pays riverains en proportions égales si possible.

Article 11

Le Comité établit le Règlement du service de pilotage ainsi que les tarifs de la taxe de pilotage qu'il communique à la Commission du Danube.

Le pilotage des bâtiments dans le secteur des Portes de Fer est obligatoire et n'est effectué que par les pilotes de l'Administration ou par des pilotes d'entreprises de navigation qu'elle aura autorisés à cet effet.

Les stations permanentes d'embarquement et de débarquement des pilotes sont fixées par le Règlement, en nombre égal sur chaque rive du secteur.

Après accord préalable avec le Gouvernement de l'Etat riverain intéressé, le Comité pourra, en cas de besoin, créer, changer ou supprimer des stations provisoires d'embarquement et de débarquement des pilotes.

Article 12

L'Administration subvient à ses dépenses au moyen de ses propres recettes.

Le chapitre des revenus du budget se compose des produits des taxes particulières et d'autres revenus éventuels de l'Administration, afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation et les travaux exécutés par l'Administration.

Les taxes sont fixées en lei et en dinars en rapport avec les dépenses de l'Administration dans chacune des deux monnaies, compte tenu du fait que le montant des taxes et des dépenses soit, autant que possible, réparti en proportions égales.

L'acquittement des taxes en une autre monnaie s'effectue en accord avec les banques nationales des deux Etats contractants.

Les taxes seront calculées sur la base de la portée en lourd des bâtiments.

Les dépenses consistent en frais de personnel et de matériel, en débours effectués en vue de l'accomplissement des tâches de l'Administration.

Article 13

L'Administration jouit de la personnalité juridique sur le territoire de chaque Etat contractant.

L'Administration est représentée devant les tribunaux par son Comité, c.-à-d. par la personne habilitée à cet effet.

Tout litige portant sur des biens immeubles relève de la compétence du tribunal de l'Etat sur le territoire duquel ceux-ci sont situés.

Les paiements à effectuer en vertu d'une décision judiciaire ne se feront qu'au compte du budget de l'Administration, d'autres biens de l'Administration ne pouvant être saisis en exécution d'un jugement.

Article 14

Les biens de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes seront remis à l'Administration Fluviale des Portes de Fer selon une liste annexée au Protocole de transmission des attributions du Comité Provisoire Gérant des Affaires de l'Administration des Portes de Fer et des Cataractes à l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Article 15

Il sera procédé à l'inventaire des biens de l'Administration fluviale des Portes de Fer.

Article 16

Les biens meubles et immeubles de l'Administration seront utilisés exclusivement dans l'intérêt de la navigation. Ils sont exempts de tout impôt et de toute taxe fiscale sur le territoire des deux Parties contractantes.

Article 17

Les deux Parties contractantes fourniront les matériaux nécessaires aux travaux et au fonctionnement de l'Administration en proportions égales, de manière telle que la fourniture des matériaux soit faite, dans la mesure du possible, par l'Etat où ces matériaux seront utilisés.

Article 18

Les deux Parties contractantes permettront sur leur territoire l'importation libre et franche de douane des matériaux nécessaires à l'Administration et à l'exécution des travaux.

Article 19

Les biens de l'Administration ne peuvent faire l'objet d'aucune saisie. Les archives et les documents officiels de l'Administration sont inviolables.

Article 20

L'Administration ne répond d'aucun dommage subi par les bateaux au cours de leur navigation dans le secteur des Portes de Fer.

Article 21

Les gouvernements des Parties contractantes offriront à l'Administration toutes facilités et assistance dans l'accomplissement de ses tâches et particulièrement en ce qui concerne l'emploi du réseau téléphonique et télégraphique du secteur des Portes de Fer.

Article 22

Chacune des Parties contractantes est tenue de poursuivre toute infraction aux règlements relatifs à la sécurité de la navigation et des travaux hydro-techniques, commise sur son territoire du secteur des Portes de Fer.

Les proposés au contrôle fluvial se borneront à dresser un procès-verbal et à le communiquer à l'autorité habilitée à prendre décision.

La question de la juridiction applicable dans les cas de litige sera réglée par un arrangement spécial entre les deux gouvernements.

Article 23

Les langues officielles de l'Administration sont le roumain et le serbo-croate.

Article 24

L'Administration a son propre sceau, ainsi que ses propres pavillon et guidon qui sont arborés sur les édifices et les bâtiments de l'Administration. Le pavillon et le guidon sont établis par le Comité.

Article 25

Tout différend entre les Parties contractantes concernant l'application et l'interprétation du présent Accord, qui n'aura pas été tranché par des négociations directes — conformément à l'art. 4 dudit Accord — devra, si les deux Parties en litige ne conviennent pas d'un autre mode de règlement, être soumis, sur la demande de l'une ou de l'autre des Parties, à une commission de conciliation composée d'un représentant de chaque partie et d'un troisième membre ressortissant d'un tiers pays désigné d'un commun accord par les deux parties.

Article 26

Le Comité Provisoire Gérant des Affaires de l'Administration des Portes de Fer et des Cataractes transmettra les affaires au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer dans un délai de trois mois à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord.

Article 27

Chaque Partie Contractante peut demander la révision du présent Accord, qui pourra avoir lieu sur accord entre les deux Parties contractantes. La décision à ce sujet sera prise par une conférence des Parties contractantes qui sera convoquée dans un délai de six mois à dater du jour de la demande de révision.

Article 28

Le présent Accord entrera en vigueur le jour de son approbation par les deux Gouvernements.

La validité du présent Accord est fixée pour une période de dix ans.

Dans le cas où six mois avant l'expiration de la validité de l'Accord l'une des Parties contractantes ne notifie pas à l'autre Partie la dénonciation de l'Accord, celui-ci est automatiquement prolongé pour une nouvelle période de dix ans.

Fait à Orșova et Tekija, le 31 mai 1953, en deux exemplaires originaux en langues roumaine et serbo-croate.

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Roumaine*

Signé: G. PREOTEASA

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Fédérative de Yougoslavie*

Signé: S. PETROVIĆ

ARRANGEMENT

SUR LA DETERMINATION DE LA COMPETENCE DES AUTORITES CHARGÉES DE LA POURSUITE DES INFRACTIONS COMMISES SUR LA LIGNE DE FRONTIERE OU DANS SON VOISINAGE IMMEDIAT DANS LE SECTEUR DES PORTES DE FER COMPRIS ENTRE MOLDOVA VECHÉ ET TURNU SEVERIN SUR LA RIVE GAUCHE ET VINCE ET KOSTOL SUR LA RIVE DROITE DU DANUBE

Article 1^{er}

La poursuite des infractions commises sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat, à laquelle se réfère l'article 22 de l'Accord sur l'établissement de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, s'effectuera en conformité des stipulations du présent Arrangement.

Article 2

Les autorités de l'un des Etats riverains seront compétentes pour poursuivre les infractions visées à l'article précédent, commises dans la section en amont du km 985, quant aux infractions commises en aval de ce point, celles-ci relèveront de la compétence des autorités de l'autre Etat riverain.

Cette compétence est attribuée alternativement pour une période d'un an.

Le changement de sections se fera le 1^{er} janvier de chaque année.

La première année, la section en amont du km 985 sera attribuée aux autorités de la République Populaire Roumaine et celle en aval de ce point aux autorités de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

Article 3

Le présent Arrangement entre en vigueur en même temps que l'Accord sur l'établissement de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Fait à Orşova et à Tekija, le 31 mai 1953, en deux exemplaires originaux en langues roumaine et serbo-croate.

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Roumaine*

Signé: G. PREOTEASA

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Fédérative
de Yougoslavie*

Signé: S. PETROVIĆ

PROTOCOLE

SUR LE RESULTAT DES DISCUSSIONS CONCERNANT L'UTILISATION DE LA TRACTION AUXILIAIRE DANS LE SECTEUR DES PORTES DE FER

1. La Délégation yougoslave déclare que les services de la traction auxiliaire sur berge dans le canal de Sip, propriété de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie exploitée par la Direction yougoslave de traction auxiliaire par locomotives, sont à la disposition des bâtiments battant tous pavillons, sans aucune discrimination, dans les conditions techniques et financières conformes aux intérêts de la navigation et en proportion avec les frais d'exploitation, sans toutefois constituer une source de profit.

2. En ce qui concerne la traction auxiliaire à Greben, les deux Parties sont convenues de recommander à l'Administration Fluviale des Portes de Fer de mettre le toueur "Vaskapu" à la disposition de la navigation aux fins de traction auxiliaire à Greben, étant entendu que les taxes pour l'utilisation du toueur soient calculées de manière que les recettes provenant de la traction couvrent ses dépenses.

3. Quant à la question de la traction auxiliaire dans le canal de Sip, les deux Délégations considèrent qu'elle est réglée d'une manière satisfaisante par la déclaration sur la traction auxiliaire sur berge dans le canal de Sip, faite ce jour par la Délégation yougoslave.

Fait à Orșova et à Tekija, le 31 mai 1953, en deux exemplaires originaux, en langues roumaine et serbo-croate.

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Roumaine*

Signé: G. PREOTEASA

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Fédérative
de Yougoslavie*

Signé: S. PETROVIĆ

PROTOCOLE

RELATIF AU PASSAGE DE LA FRONTIERE PAR LES EMPLOYES DE L'ADMINISTRATION FLUVIALE DES PORTES DE FER ET AUX QUESTIONS DOUANIERES CONCERNANT L'ADMINISTRATION

I.

1. Les employés de l'Administration Fluviale des Portes de Fer qui, pour l'exercice de leurs fonctions dans le cadre de l'Administration, doivent se rendre du territoire de l'Etat dont ils sont ressortissants sur le territoire de l'autre Etat, franchiront la frontière dans les conditions établies par le présent Protocole.

2. Les employés mentionnés, munis des permis pour le passage de la frontière, pourront franchir plusieurs fois la frontière d'Etat pour se rendre en territoire de l'Etat voisin.

3. Le permis de l'employé de l'Administration Fluviale des Portes de Fer pour le passage de la frontière roumano—yougoslave sera établi dans les langues roumaine et serbo-croate, conformément aux modèles formant annexe au présent Protocole, et délivré, sur la demande de l'Administration, par les organes compétents de l'Etat dont l'employé est ressortissant.

4. Les permis ne sont valables que munis du visa délivré par les autorités compétentes de l'autre Etat.

Les visas sont exempts de toutes taxes.

Le visa apposé sur le permis est valable pour plusieurs voyages et pendant une période de six mois; après ce délai le permis est considéré périmé si sa prolongation n'a pas été réglée; la procédure à suivre étant la même que celle appliquée lors de la délivrance d'un nouveau permis.

5. Les employés visés sous point 1. franchiront la frontière d'Etat aux points de passage de frontière suivants:

- a) Turnu Severin—Kladovo
- b) Orşova—Tekija
- c) Sviniţa—Donji Milanovac
- d) Drencova—Dobra
- e) Moldova Veche—Vince

Dans les permis ainsi que sur les visas des employés de l'Administration seront indiqués les points de passage de frontière à franchir aux fins d'accomplissement de leurs tâches.

6. Le passage de la frontière par les employés de l'Administration se fera aux heures de travail des services de l'Administration. Les autres salariés de l'Administration franchiront la frontière dans l'intervalle compris entre une heure avant le lever et une heure après le coucher du soleil, aux termes du présent Protocole.

La frontière ne peut être franchie en d'autres heures de la journée que dans des cas urgents et sur la base d'une autorisation expresse délivrée par les Commandements des gardes-frontières à Orşova et à Tekija.

7. Les autorités compétentes des deux Etats accorderont toutes facilités afin que les visas soient délivrés en temps utile. Sera de même facilité, tant pour les employés de l'Administration que pour les équipes d'ouvriers, le passage de frontière en vue de l'exécution des travaux et des tâches déterminées par l'Administration.

Dans des cas urgents tels que: avaries, abordages, sauvetage, qui nécessitent le passage de la frontière par le personnel technique de l'Administration titulaire de permis de passage de la frontière, celle-ci pourra être franchie également en d'autres points que ceux prévus dans le permis, moyennant avertissement le plus rapide des organes de frontière du point en question.

Dans ces cas, les employés de l'Administration doivent agir conformément aux prescriptions des points 12 et 13 du présent Protocole et, avant d'entreprendre les travaux ou de prendre les mesures nécessaires, ils doivent se présenter chez l'organe officiel en l'uniforme de l'Etat riverain.

8. Les organes de frontière compétents, en uniforme, ont le droit de contrôler les permis des employés de l'Administration entrant ou sortant du pays.

9. Le permis d'un employé de l'Administration peut être retiré par l'organe qui l'a délivré pendant sa durée de validité si l'une des conditions au titre de laquelle il a été délivré est éteinte; ce fait sera porté à la connaissance de l'Administration.

De par ces raisons, le visa accordé peut également être annulé par l'Etat qui l'a délivré.

Dans de tels cas, un nouveau permis sera délivré à l'employé de l'Administration ayant succédé aux fonctions de celui auquel le permis a été retiré ou dont le visa a été annulé.

10. Les employés de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, autorisés à franchir la frontière d'Etat conformément au présent Protocole, doivent observer les dispositions et prescriptions législatives du pays pendant leur séjour sur son territoire.

Au cours de leur séjour sur le territoire de l'autre Etat, ils sont soumis à la juridiction de cet Etat en ce qui concerne les infractions commises sur le territoire de ce dernier.

11. Les employés de l'Administration sont autorisés à séjourner et à circuler sur le territoire des Etats riverains aux endroits indiqués dans le permis et le visa, à savoir:

1. pour les employés ressortissants roumains séjournant sur le territoire de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie:

- a) Kladovo — port
- b) Kladovo — maison des pilotes
- c) Tekija — port
- d) Tekija — siège de l'Administration
- e) Tekija — atelier, habitation des pilotes
- f) Donji Milanovac — port
- g) Dobra — port
- h) Dobra — maison des pilotes
- i) Vince — maison des pilotes

2. pour les employés ressortissants yougoslaves séjournant sur le territoire de la République Populaire Roumaine:

- a) Turnu Severin — port
- b) Turnu Severin — maison des pilotes
- c) Orșova — port
- d) Orșova — siège de l'Administration
- e) Orșova — atelier
- f) Drencova — port
- g) Drencova — maison des pilotes
- h) Moldova Veche — port
- i) Moldova Veche — maison des pilotes.

Un ou plusieurs des endroits ci-dessus cités peuvent être indiqués dans le permis et le visa.

Sur le territoire de l'autre Etat, les employés de l'Administration doivent circuler entre les endroits susindiqués par la voie la plus courte.

Les employés de l'Administration ont en outre le droit de circuler librement dans l'endroit où ils séjournent.

12. Les ouvriers affectés au balisage du chenal seront autorisés, dans la mesure où ce travail nécessite un contact avec la rive de l'Etat voisin, à circuler librement à condition que les travaux ainsi que le nombre d'ouvriers soient déclarés au préalable aux Commandements des gardes-frontières à Orșova et à Tekija moyennant une note écrite signée par le chef du Service des Travaux.

13. L'exécution de tous travaux hydrotechniques entrepris dans le secteur des Portes de Fer par l'Administration, et nécessitant la sortie et la circulation des ouvriers sur la rive du pays voisin, exigent une déclaration préalable d'au moins 48 heures, remise aux Commandements des gardes-frontières à Orșova et à Tekija, qui précise la nature des travaux et le nombre des personnes devant communiquer avec ou circuler sur la rive. Le dirigeant de ces travaux, devant passer à la rive voisine, sera muni du permis de passage de la frontière et de deux exemplaires de la liste officielle des ouvriers, visés par le chef du service compétent. Les ouvriers désignés pour le déplacement et la circulation sur la rive voisine doivent être munis des cartes d'identité de leur Etat.

Le dirigeant des travaux remettra un exemplaire de cette liste aux autorités compétentes de l'Etat voisin.

II.

14. Le personnel et les ouvriers au service de l'Administration Fluviale des Portes de Fer sont, à l'entrée et à la sortie de l'autre Etat riverain, soumis au contrôle douanier. Les membres du Comité jouissant de l'immunité diplomatique en font exception.

15. Les personnes au service de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, séjournant temporairement pour raison de service sur le territoire de l'un des Etats riverains, peuvent introduire des effets d'usage personnel, 20 cigarettes ou 20 gr. de tabac haché ou 5 cigares par journée de séjour, ainsi que les vivres nécessaires pendant la durée du voyage ou du séjour dans l'autre Etat riverain, exempts de tous droits et taxes et de licence d'exportation ou d'importation.

Les personnes mentionnées à l'alinéa précédent, résidant d'une manière permanente sur le territoire de l'un des États riverains, en présentant le document qui prouve cette situation peuvent, sous les mêmes conditions, introduire des objets de ménage, des vivres pour 20 jours, 200 cigarettes ou 200 gr. de tabac haché ou 50 cigares.

16. L'importation exempte de droits de douane des matériaux et des objets destinés aux besoins de l'Administration Fluviale des Portes de Fer et aux travaux de cette dernière s'effectue sur la base de l'autorisation délivrée par les organes compétents sur demande présentée par l'Administration. Cette demande doit contenir la description, la quantité ou le poids des objets et la déclaration attestant qu'ils serviront exclusivement aux besoins de l'Administration.

L'Administration Fluviale des Portes de Fer ne doit pas introduire les objets ainsi importés dans le commerce ou les céder sans l'autorisation des organes compétents et le paiement de tous les droits que la réglementation douanière pourrait prescrire.

17. Les bateaux de l'Administration servant au transport de matériaux et à la circulation pour affaires officielles du personnel de l'Administration sont soumis au contrôle des organes douaniers des États riverains. Ce contrôle comporte: circulation, escale, inspection et éventuellement perquisition, tout ce qui se rapporte au chargement, déchargement et transbordement de matériaux ainsi qu'à l'embarquement et au débarquement du personnel.

Ces bateaux doivent être munis du visa du service intéressé de l'Administration. L'inventaire du bateau doit être visé par le bureau de douane de l'État riverain où le bateau est enregistré.

18. Les bateaux appartenant à l'Administration s'approvisionnent dans les mêmes conditions que les bateaux appartenant à l'État riverain.

Le présent Protocole entre en vigueur en même temps que l'Accord sur l'établissement de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Fait à Orșova et Tekija, le 31 mai 1953, en deux exemplaires originaux, en langues roumaine et serbo-croate.

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Roumaine*

Signé: G. PREOTEASA

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Fédérative
de Yougoslavie*

Signé: S. PETROVIĆ

MODELE

du permis de passage de la frontière roumano—yougoslave

Couverture —

Permis pour le passage de la frontière roumaino—yougoslave par les employés de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, dans le secteur des Portes de Fer du Danube.

Au verso —

Photographie et signature du titulaire.

Texte — page 1

République Populaire Roumaine

Permis N° délivré par

M.

franchit la frontière roumaino—yougoslave en qualité de

.....

Le présent permis est délivré le 19.....

Signature:

.....

*Texte — page 2**Signalement*

Lieu de naissance

Date de naissance

Domicile

Taille

Visage

Cheveux

Yeux

Nez

Signes particuliers

Texte — page 3

Le titulaire du présent permis est autorisé à franchir plusieurs fois la frontière aux points de passage de frontière suivants:

- | | |
|---------|---------|
| 1. | 3. |
| 2. | 4. |

Le passage de la frontière peut avoir lieu dans l'intervalle entre une heure avant le lever et une heure après le coucher du soleil.

Texte — page 4

Visas

Le titulaire du présent permis est autorisé à passer sur le territoire de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie par les points de frontière:

- | | |
|---------|---------|
| 1. | 3. |
| 2. | 4. |

et à séjourner sur le territoire de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie à:

- | | |
|---------|---------|
| 1. | 3. |
| 2. | 4. |

Date:

Valable jusqu'à:

Texte — pages 5, 6, 7

Sur chaque page, visas de prolongation roumain et yougoslave.

MODELE

du permis de passage de la frontière yougoslavo—roumaine

Couverture —

Permis pour le passage de la frontière yougoslavo—roumaine par les employés de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, dans le secteur des Portes de Fer du Danube.

Au verso —

Photographie et signature du titulaire.

Texte — page 1

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

Permis N° délivré par

M.

franchit la frontière yougoslavo—roumaine en qualité de

.....

Le présent permis est délivré le 19.....

Signature:

.....

*Texte — page 2**Signalement*

Lieu de naissance

Date de naissance

Domicile

Taille

Visage

Cheveux

Yeux

Nez

Signes particuliers

Texte — page 3

Le titulaire du présent permis est autorisé à franchir plusieurs fois la frontière aux points de passage de frontière suivants:

- | | |
|---------|---------|
| 1. | 3. |
| 2. | 4. |

Le passage de la frontière peut avoir lieu dans l'intervalle compris entre une heure avant le lever et une heure après le coucher du soleil.

Texte — page 4

Visas

Le titulaire du présent permis est autorisé à passer sur le territoire de la République Populaire Roumaine par les points de frontière:

- | | |
|---------|---------|
| 1. | 3. |
| 2. | 4. |

et à séjourner sur le territoire de la République Populaire Roumaine à:

- | | |
|---------|---------|
| 1. | 3. |
| 2. | 4. |

Date:

Valable jusqu'à

Texte — pages 5, 6, 7

Sur chaque page, visas de prolongation yougoslave et roumain.

PROTOCOLE

RELATIF A LA TRANSMISSION DES ATTRIBUTIONS DU COMITE PROVISOIRE GERANT DES AFFAIRES DE L'ADMINISTRATION DES PORTES DE FER ET DES CATARACTES A L'ADMINIS- TRATION FLUVIALE DES PORTES DE FER

Article 1^{er}

Les attributions du Comité Provisoire Gérant cessent à la date de l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'établissement de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

A la même date, le Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer entre en fonction et assume la conduite des affaires de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Immédiatement, ou au plus tard dans un délai de trois mois à dater de l'entrée en vigueur de l'Accord, le Comité Provisoire Gérant transmettra au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer :

- a) les archives et les registres de l'ancienne Administration,
- b) les biens meubles et immeubles de l'ancienne Administration,
- c) les fonds en caisse et en banques,
- d) les créances de l'ancienne Administration et du Comité provisoire Gérant sur des tiers.

Article 2

Lors de la transmission il ne sera pas établi de bilan définitif. Celui-ci sera dressé par une commission mixte composée de trois représentants de chaque Etat, qui établira également les dettes et les créances existant entre le Comité Provisoire Gérant et les Etats riverains dans le secteur des Portes de Fer.

Les dettes et créances du Comité Provisoire Gérant passent à l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

La dite commission mixte commencera ses travaux un mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Au cas où la commission mixte ne serait pas d'accord sur toutes les questions, celles faisant objet de litige seront réglées par voie diplomatique, par entente directe entre les deux Gouvernements.

Article 3

Le présent Protocole prend effet le jour de l'entrée en vigueur de l'Accord relatif à l'établissement de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Fait à Orșova et à Tekija, le 31 mai 1953, en deux exemplaires originaux, en langues roumaine et serbo-croate.

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Roumaine*

Signé: G. PREOTEASA

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Fédérative
de Yougoslavie*

Signé: S. PETROVIĆ

ACCORDS CONCLUS EN 1954

ACCORD²

ENTRE LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE ET LA REPUBLIQUE TCHECOSLOVAQUE SUR LA REGLEMENTATION DE QUESTIONS TECHNIQUES ET ECONOMIQUES CONCERNANT LES COURS D'EAU LIMITOPHES

Signé à Prague, le 16 avril 1954

Le Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise et le Gouvernement de la République Tchécoslovaque, désireux de renforcer, par la collaboration entre leurs Administrations des Eaux également, l'étroite et éternelle amitié entre les deux pays de démocratie populaire luttant pour la sauvegarde de la paix dans le monde entier et la construction de socialisme, ont décidé de régler par un accord les travaux d'établissement et d'exécution des projets, effectués par les deux Etats sur le Danube et la Tisza ainsi que sur d'autres cours d'eau formant frontière ou étant traversés par la frontière, et ont, à cette fin, désigné leurs plénipotentiaires :

Le Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise :

Imre HORVÁTH, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Populaire Hongroise à Prague,

Le Gouvernement de la République Tchécoslovaque :

Dr. Ladislav ŠIMOVIČ, suppléant du Ministre des Affaires Etrangères, lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

DETERMINATION DES TRAVAUX AUXQUELS S'APPLIQUE L'ACCORD

Article 1^{er}

Travaux auxquels s'applique l'Accord en général

Le présent Accord s'applique aux travaux hydrotechniques exécutés sur les secteurs limitrophes du Danube et de la Tisza ainsi que sur les secteurs des cours d'eau formant frontière d'Etat ou traversés par la frontière (désignés ci-après "cours d'eau limitrophes").

¹ Textes officiels hongrois et slovaque.

² Entré en vigueur le 15 mai 1954, conformément à l'art. 34.

Article 2

Travaux de protection contre les inondations et de régularisation pour hautes eaux

1. La protection contre les inondations comprend tous les travaux ayant pour but de protéger le lit majeur contre les grandes crues.

2. La régularisation pour hautes eaux comprend non seulement les travaux ayant pour but d'empêcher le débordement des eaux hautes mais aussi ceux visant la régularisation pour eaux moyennes et basses et l'écoulement sans entrave des glaces et des débits solides.

Article 3

Travaux de régularisation pour eaux moyennes

La régularisation pour eaux moyennes englobe tous les travaux de concentration des eaux moyennes en un lit unique, de protection des lits moyen et majeur, ainsi que ceux dont le but est d'assurer l'écoulement sans entrave des glaces et des débits solides.

Article 4

Travaux de régularisation pour basses eaux

La régularisation pour basses eaux comprend les travaux visant la concentration des basses eaux en un lit unique, facilitant l'écoulement des glaces et des débits solides et contribuant à la stabilisation et à l'amélioration du chenal des basses eaux.

Article 5

Travaux de dragage

1. Les travaux de dragage pour régularisation ont pour but d'appuyer les travaux de régularisation pour eaux moyennes et basses par l'approfondissement, éventuellement l'élargissement du lit.

2. Les travaux de dragage pour garantir la navigation visent à dégager et à améliorer le chenal par l'approfondissement, éventuellement par l'élargissement du lit.

3. Les travaux de dragage pour l'extraction de gravier et de sable ne sont pas considérés comme travaux effectués dans le but de la régularisation du lit ou de la garantie de la navigation.

Article 6

Entretien du chenal

Les travaux d'entretien du chenal comprennent le balisage de jour et de nuit du chenal, indiquant la direction et la profondeur minima ainsi que le

balisage, respectivement l'éloignement, des obstacles situés sur le chenal et le service d'annonce.

Article 7

Autres travaux hydrotechniques

Par autres travaux hydrotechniques on entend ceux non visés aux articles 2—6 (irrigation, production d'énergie hydraulique, approvisionnement en eau potable, drainage, évacuation des eaux vannes, établissement de digues, etc.) à exécuter sur les cours d'eau limitrophes et influençant le régime des eaux (débits, conditions d'écoulement des eaux, etc.) de ces cours d'eau.

CHAPITRE II

TRAVAUX DE RECHERCHES, DE MESURAGE ET ETABLISSEMENT DE PROJETS

Article 8

Travaux de recherches et de mesurage

Les Parties Contractantes exécutent en commun ou à tour de rôle, d'après un accord préalable, les travaux de recherches et de mesurage liés à la régularisation pour niveaux moyens et bas; les autres travaux de recherches et de mesurage sont effectués par les Parties Contractantes sur leur propre territoire.

Article 9

Etablissement de projets

1. Les Parties Contractantes établissent en commun les principes directeurs des projets d'ensemble de tous les travaux hydrotechniques visés au Chapitre I^{er} à exécuter sur les cours d'eau limitrophes. Les projets seront élaborés d'un commun accord, sur la base des principes directeurs établis. Chaque Partie Contractante établit à ses frais les projets des travaux à exécuter sur son territoire. Les projets d'ensemble à réaliser sur les territoires des deux Etats sont établis aux frais des Parties Contractantes sur la base d'un accord séparé.

2. Les projets, et toutes les modifications essentielles qui y seront apportées, doivent être approuvés par les Parties Contractantes. Le déplacement des digues de défense en direction de la rive ou leur construction à un niveau plus bas, qui s'écartent du projet approuvé, ne sont pas considérés comme modifications essentielles des projets.

3. Les organismes compétents d'administration des eaux peuvent, dans le cadre du budget et avant le commencement des travaux ou au cours de ceux-ci, apporter dans les projets les modifications reconnues nécessaires par les deux Parties, si ceci ne change pas l'essence du projet. La Commission Technique Mixte sera informée sur les modifications apportées aux projets.

Article 10

Travaux de régularisation

1. Comme règle générale, chaque Partie Contractante exécute elle-même les travaux de régularisation à effectuer sur son propre territoire.

2. L'exécution sur les territoires des deux Parties Contractantes des travaux qui, pour des raisons d'ordre technique ou économique, ne peuvent être répartis, est soumise à un accord distinct à intervenir entre les Parties Contractantes.

Article 11

Livraison des matériaux de construction

1. Les matériaux de construction (pierres naturelles et artificielles, etc.) nécessaires aux travaux exécutés d'après un budget commun seront livrés aux lieux de construction par les deux Etats en quantités égales, sauf accord contraire. Dans l'intérêt de l'économie et du règlement du solde, chaque Partie Contractante peut fournir les pierres au lieu de construction le plus proche de sa carrière, indépendamment du territoire sur lequel les travaux sont exécutés. Il convient de porter les efforts à ce que les quantités de pierres livrées d'après un graphique des travaux déterminé soient annuellement soldées. Si ceci n'est pas applicable, la différence sera reportée au compte de l'année suivante.

2. La quantité des pierres est déterminée d'après le poids. Les organismes de régularisation du fleuve des deux Parties Contractantes devront convenir préalablement du mode de la conversion du poids en volume.

3. La quantité des pierres livrées est vérifiée d'après les lettres de voiture.

Article 12

Entretien du chenal et éloignement des obstacles

1. Le balisage et l'éclairage de la voie navigable ainsi que le service d'annonce seront effectués sur la base d'un accord distinct entre les Parties Contractantes.

2. Sauf accord contraire, chaque Partie Contractante éloigne à ses frais les obstacles se trouvant sur son territoire.

Article 13

Travaux de dragage visant la régularisation du fleuve et la garantie de la navigation

1. La nécessité, le volume et les lieux d'exécution des travaux de dragage pour la régularisation du fleuve et la garantie de la navigation, ainsi que le mode de la mise en place des matériaux dragués qui ne figurent pas dans les projets adoptés seront établis en commun par les organismes de régularisation du fleuve des deux Parties Contractantes.

2. Les travaux de dragage seront exécutés de manière que chaque Partie Contractante effectue pour autant que possible alternativement les dragages pouvant, du point de vue technique, être exécutés indépendamment.

3. Sauf accord contraire, chaque Partie dispose des matériaux dragués sur son territoire.

Article 14

Dragage de gravier et de sable à d'autres fins

Les organismes compétents d'administration des eaux des Parties Contractantes établissent en commun, pour chaque secteur d'un cours d'eau limitrophe, jusqu'à quelle profondeur et dans quelle quantité le gravier et le sable peuvent être extraits à des fins autres que la régularisation du fleuve ou la garantie de la navigation. L'autorisation de draguer dans les limites ainsi établies est délivrée par les organismes compétents de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle les matériaux seront extraits.

Article 15

Autres travaux hydrotechniques

1. Chaque Partie Contractante exécute sur son territoire et à ses frais les travaux hydrotechniques visés à l'article 7 du présent Accord.

2. Pour les travaux hydrotechniques qui, compte tenu des frontières d'Etat, ne peuvent pour des raisons techniques et économiques être rationnellement répartis, les Parties Contractantes concluent séparément pour chaque cas un accord au sujet de leur exécution, de la charge de leurs frais, de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages d'art construits et du règlement des questions qui y affèrent.

CHAPITRE IV

TRAVAUX D'ENTRETIEN

Article 16

Détermination des travaux d'entretien

Les travaux d'entretien visent la tenue en bon état des ouvrages de régularisation et d'autres constructions hydrotechniques existants ainsi que du chenal.

Article 17

Exécution des travaux d'entretien

1. Les Parties Contractantes veilleront à l'entretien adéquat des cours d'eau limitrophes et des ouvrages de régularisation et autres constructions hydrotechniques qui s'y trouvent.

2. Les Parties Contractantes doivent régulièrement entretenir les sections non régularisées des cours d'eau limitrophes afin que leurs lits ne subissent pas de modifications subites.

3. Chaque Partie Contractante veille à l'entretien des ouvrages d'art et des canaux construits sur son territoire conformément à une autorisation sur l'usage des eaux ou sur la base d'un accord distinct, et servant les intérêts de l'autre Partie Contractante. Les frais sont à la charge de la Partie Contractante dans l'intérêt de laquelle fonctionnent les ouvrages d'art ou canaux.

4. Chaque Partie Contractante exécute sur son territoire le nettoyage du lit et des rives. En cas de nécessité, ces travaux seront exécutés d'après un accord séparé conclu entre les organismes d'administration des eaux.

CHAPITRE V

CHARGE DES FRAIS

Article 18

Frais des travaux de régularisation

1. Les frais des travaux de protection contre les inondations, y compris les levés et l'établissement des plans, seront à la charge de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle ces travaux sont exécutés.

2. Les frais des travaux de régularisation pour eaux hautes, moyennes et basses, de balisage du chenal et de dragage pour régularisation du lit et la garantie de la navigation ainsi que les frais de transport et de déchargement de ces matériaux seront couverts par les Parties Contractantes à parts égales. Sauf accord contraire, chaque Partie Contractante assume les frais des travaux de mesurage et d'établissement de projets afférents aux travaux à effectuer ainsi que de la conduite des travaux de construction.

3. Avant le commencement des travaux de dragage, les organismes compétents des Parties Contractantes s'occupant de la régularisation du fleuve concluront un accord au sujet du règlement des frais d'expédition des installations de dragage aux lieux des travaux et de réexpédition à leurs lieux de stationnement.

Article 19

Frais des travaux d'entretien

1. Les frais d'entretien des ouvrages de défense contre les inondations seront à la charge de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle ils sont exécutés.

2. Les frais d'entretien des ouvrages de régularisation construits en commun seront couverts à parts égales par les Parties Contractantes.

Article 20

Règlement des comptes et révision des travaux communs

1. Le décompte des travaux communs ne comprendra pas les frais de livraison, de transport et d'emploi des matériaux de construction (pierres

naturelles et artificielles, ciment, etc.) fournis par chaque Partie Contractante dans la même quantité.

2. La moitié des frais des travaux accomplis en sus sera, après approbation par la commission de révision, couverte selon les dispositions de l'article 21.

3. La Commission Technique Mixte décide du mode de révision commune applicable.

Article 21

Obligations de remboursement des frais

1. Les Parties Contractantes s'engagent à s'acquitter des dettes découlant du règlement commun des comptes. Les dettes doivent être acquittées dans un délai d'un an après l'approbation des comptes, soit en matériaux de construction employables dans les travaux de régularisation (pierres naturelles et artificielles etc.), soit en main-d'oeuvre (transport, dragage etc.). Si ce procédé n'est pas applicable ou n'est pas économique, ou si pour d'autres raisons cela s'avère nécessaire, la dette sera exceptionnellement acquittée au moyen de transfert au compte-clearing. Le mode de règlement de la dette en nature sera établi par la Partie Contractante en faveur de laquelle le règlement aura lieu en tenant compte des possibilités de l'autre Partie Contractante.

2. La valeur du surplus de travail, par catégorie de travail, sera déterminé d'après les indices que les Parties Contractantes auront établis au préalable.

3. La différence résultant des travaux de dragage sera réglée lors de l'exécution des travaux de dragage suivants ou selon les dispositions du point 1.

Article 22

Contrôle technique et financier

Les Parties Contractantes assurent la possibilité d'exécuter en tout temps le contrôle technique et financier des travaux communs effectués d'après un budget commun.

CHAPITRE VI

QUESTIONS RELEVANT DU DROIT D'USAGE DES EAUX

Article 23

Questions générales

1. Sur les secteurs limitrophes des cours d'eau, les Parties Contractantes disposent, sans préjudice des droits acquis, de la moitié du débit d'eau naturel qui n'a pas été augmenté artificiellement.

2. Les Parties Contractantes ne délivreront pas d'autorisation d'usage des eaux pour la construction, sur les cours d'eau limitrophes, d'ouvrages d'art pouvant avoir une influence défavorable sur le régime des eaux ou sur le lit.

3. Chaque Partie Contractante veillera à ce que les ouvrages d'art installés sur les cours d'eau limitrophes soient construits, exploités et entretenus selon la législation en vigueur sur son territoire.

4. Chaque Partie Contractante exerce elle-même la surveillance fluviale sur son propre territoire.

5. Les organismes compétents de l'administration des eaux des Parties Contractantes s'aideront mutuellement.

Article 24

Autorités et procédures

1. Les questions relevant du droit d'usage des eaux concernant les cours d'eau limitrophes seront traitées selon la législation de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle les ouvrages sont ou seront construits.

2. Si les travaux à exécuter sur les cours d'eau limitrophes s'étendent sur le territoire des deux Parties Contractantes l'autorisation doit être demandée aux organismes compétents d'administration des eaux des deux États, notamment auprès de l'État respectif pour la partie de l'ouvrage d'art à construire sur son territoire. Dans un tel cas les autorités prendront soin à ce que les procédures soient effectuées simultanément ou qu'il y ait au moins une liaison entre elles. Afin d'éviter les contradictions, les autorités doivent convenir du texte de l'autorisation.

Article 25

Liaison entre les organismes compétents

Les Parties Contractantes se communiqueront réciproquement, par organismes compétents d'administration des eaux, les noms des personnes chargées:

a) de veiller à la réalisation de la collaboration requise dans l'intérêt de l'exécution des travaux;

b) de convenir des mesures administratives et techniques nécessaires en vue d'éviter les dangers que peuvent occasionner les inondations et les glaces.

CHAPITRE VII

COMMISSION TECHNIQUE MIXTE

Article 26

Tâches et compétence de la Commission

1. Les Parties Contractantes créent la Commission Technique Mixte afin d'établir un point de vue uniforme sur les questions faisant l'objet du présent Accord.

2. Dans la compétence de la Commission Technique Mixte il entre en particulier:

a) d'approuver les indices (art. 21, point 2) proposés en commun par les organismes compétents s'occupant de la régularisation du fleuve;

b) d'établir le mode de révision commune à effectuer sur la base du décompte des travaux communs (art. 20, point 3);

c) de donner avis sur les projets des travaux de régularisation nécessaires sur les cours d'eau et sur leur budget, notamment sur les projets pour l'année suivante;

d) de donner avis sur les décomptes et les révisions des travaux communs;

e) de donner avis sur les propositions au sujet de l'entretien du chenal (art. 6 et 12);

f) de donner avis sur les projets des ouvrages d'art à construire sur les cours d'eau limitrophes (ponts, barrages, canaux etc.);

g) de donner avis si un accord n'a pas été atteint dans les cas visés à l'art. 24, point 2;

h) de donner avis sur les autres travaux hydrotechniques (art. 7 et 15);

i) de présenter des propositions au sujet des travaux de mesurage, de recherches et d'établissement de projets conformes aux buts du présent Accord;

j) de présenter des propositions au sujet de la conclusion d'accords sur l'entretien du chenal;

k) de présenter des propositions concernant la modification du présent Accord ou la conclusion d'un nouvel Accord;

l) de tenir des descentes sur les lieux.

Article 27

Composition de la Commission

Chaque Partie Contractante enverra à la Commission Technique Mixte un représentant plénipotentiaire et nommera en même temps son suppléant. Le représentant plénipotentiaire, ou son suppléant, a le droit de faire participer des experts aux discussions.

Article 28

Sessions, procès-verbaux, décisions et charge des frais de personnel

1. La Commission Technique Mixte se réunit, sauf autre accord intervenu entre les représentants plénipotentiaires, alternativement sur le territoire des Parties Contractantes.

2. La session est convoquée et présidée par le représentant plénipotentiaire de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle elle aura lieu.

3. Les sessions sont convoquées selon les besoins, toutefois, au moins une fois par an. Si un des représentants plénipotentiaires en fait la demande, la session doit être convoquée dans un délai d'un mois.

4. Les propositions présentées sont considérées adoptées si elles sont approuvées par les deux représentants plénipotentiaires.

5. Le procès-verbal de chaque session est dressé en deux exemplaires, dans les langues des Parties Contractantes. Les procès-verbaux sont signés par les deux représentants plénipotentiaires et soumis à l'approbation des autorités compétentes supérieures. Les décisions incluses dans le procès-verbal sont exécutoires après son approbation.

Les représentants plénipotentiaires s'informent réciproquement sur l'approbation des décisions.

6. Chaque Partie Contractante assume la charge des dépenses de personnel liées à l'activité de la Commission Technique Mixte.

CHAPITRE VIII

CLAUSES GENERALES ET FINALES

Article 29

Informations réciproques

1. Les Parties Contractantes se fournissent réciproquement les informations indispensables sur l'influence exercée sur le débit d'eau maximum et minimum des cours d'eau limitrophes par les ouvrages d'art situés en dehors de sections limitrophes.

2. Les Parties Contractantes s'informent réciproquement sur les expériences acquises dans le domaine des mesures adoptées afin de prévenir la pollution des eaux des cours d'eau limitrophes.

Article 30

Rapports de service

Les Parties Contractantes se communiquent réciproquement les noms des autorités d'administration des eaux et des organes compétents en matière d'exécution du présent Accord. Ces autorités et organes ainsi que les représentants plénipotentiaires peuvent, se servant soit des langues des Parties Contractantes, soit de la langue russe, prendre directement contact dans les questions relevant du présent Accord.

Article 31

Passage de la frontière

Le passage de la frontière aux fins d'exécution de travaux ou dans d'autres buts requis par l'exécution du présent Accord se fera conformément à un accord conclu entre les autorités compétentes des deux Parties Contractantes.

Article 32

Formalités douanières

Les matériaux de construction qui, conformément au présent Accord, sont livrés par l'une des Parties Contractantes à l'autre Partie Contractante sont exempts de tout droit de douane, impôts et taxes publiques. Cette disposition est également valable pour le matériel et les combustibles envoyés au-delà de la frontière pour l'exécution de travaux à accomplir conformément au présent Accord. Après la fin des travaux, le matériel, de même que les combustibles n'ayant pas été utilisés seront renvoyés dans leur pays. Les Parties Contractantes s'accorderont réciproquement toutes les facilités possibles pour les transports au-delà de la frontière.

Article 33

Diverses dispositions

1. Le présent Accord ne porte pas atteinte à la validité de l'Accord conclu le 9 octobre 1948 à Bratislava sur la base de l'article 1, point 4, sous-point c) du Traité de Paix de Paris, concernant certaines questions relatives aux eaux en connexion avec la cession de territoires, annexé ultérieurement au Protocole de clôture sur les travaux de la Commission de démarcation signé à Bratislava, le 22 décembre 1947.

2. Les dispositions du présent Accord ne s'appliquent pas au secteur limitrophe tchécoslovaque—hongrois du Danube du km 1850 au km 1791 tant que fonctionne l'Administration Fluviale du secteur Rajka—Gönyü.

Article 34

Durée de validité

Le présent Accord entre en vigueur le trentième jour à dater de sa signature et peut être dénoncé par chaque Partie Contractante avant la fin de l'année de calendrier en cours; cette dénonciation prend effet à la fin de l'année suivante.

Article 35

Clause finale

L'Accord conclu à Budapest le 24 août 1937 au sujet de la réglementation des questions d'ordre technique et économique des secteurs limitrophes tchécoslovaque—hongrois du Danube et de la Tisza en aval du confluent du Szamos perd son effet le jour de l'entrée en vigueur du présent Accord.

Fait à Prague, le 16 avril 1954, en double exemplaires, chacun en langues slovaque et hongroise, les deux textes faisant également foi. En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

*Pour le Conseil des Ministres
de la République Populaire Hongroise*

Signé: I. HORVÁTH

*Pour le Gouvernement
de la République Tchécoslovaque*

Signé: Dr. L. ŠIMOVIČ

ACCORD²

ENTRE LE GOUVERNEMENT FEDERAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE SUR LA REGLEMENTATION DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Signé à Budapest, le 18 mai 1954

Le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Populaire Hongroise sont convenus, dans l'intérêt du trafic commercial et de la navigation entre les deux pays, de régler la navigation sur le Danube par un accord, sur la base du principe de la liberté de la navigation.

A cette fin, ont été désignés Plénipotentiaires:
par le Gouvernement Fédéral d'Autriche:

Dr. Olivier RESSEGUIER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire,
par le Gouvernement de la République Populaire Hongroise:

Antal KATONA, Premier adjoint du Ministre des Transports et des Communications.

Après échange de leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, les Plénipotentiaires sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1^{er}

Les Parties Contractantes confirment par l'acte présent la liberté réciproque de la navigation pour les bateaux marchands naviguant respectivement sous pavillons autrichien et hongrois, sur l'ensemble du secteur autrichien du Danube respectivement sur l'ensemble du secteur du Danube appartenant à la République Populaire Hongroise.

L'effet de l'Accord présent ne s'étend pas:

- a) au transport de marchandises et de passagers entre les ports d'un seul et même pays,
- b) à l'utilisation du Donaukanal de Vienne,
- c) à l'utilisation des bras du Danube de Győr et de Soroksár, et du canal d'amenée de Baja.

Article 2

Dans les secteurs du Danube indiqués à l'article premier, chaque Partie Contractante assure sur son territoire national l'application d'un régime identique à celui accordé sans distinction à tous les bateaux étrangers en ce qui concerne le trafic, le séjour dans les ports, les services de chargement et de

¹ Textes officiels allemand et hongrois.

² Entré en vigueur le 18 mai 1954, conformément à l'art. 15.

déchargement, l'utilisation des installations portuaires publiques et les taxes y afférentes, le transbordement et l'allègement, l'approvisionnement en vivres ainsi que l'utilisation des ports publics et l'obligation du paiement des droits.

Article 3

Les Parties Contractantes conviennent de reconnaître réciproquement leurs prescriptions relatives à la construction et au gréement des bateaux, de même que leurs dispositions concernant les documents de bord et les documents accompagnant les bateaux.

Article 4

Les cartes d'identité de batelier danubien délivrées par les autorités de l'une des Parties Contractantes seront reconnues comme documents de voyage par l'autre Partie Contractante sur la base des dispositions qui suivent. La notification réciproque des autorités habilitées à délivrer les cartes d'identité de batelier danubien se fera incessamment, par voie diplomatique. La description de la carte d'identité de batelier danubien figure en annexe au présent Accord et en fait partie intégrante.

Le titulaire de la carte d'identité de batelier danubien est autorisé à franchir la frontière d'Etat sur le Danube sans passeport ni visa, mais seulement à bord du bateau dans le rôle d'équipage duquel il est enregistré.

Le conducteur de tout bâtiment arrivant au lieu d'amarrage, ou son mandataire, après avoir accompli les formalités prescrites, reçoit des autorités compétentes le permis de circulation pour les membres de l'équipage afin d'effectuer les opérations de chargement et de déchargement, de compléter les stocks de combustibles et de vivres, etc. respectivement pour les cas énumérés à l'article 11.

La carte d'identité de batelier danubien donne au titulaire muni d'un mandat de voyage spécial délivré par une entreprise de navigation et visé par les autorités compétentes, sur lequel figure le but et le motif du voyage, le droit de se rendre par voie de terre, sans passeport, du territoire de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante si le mandat de voyage est muni d'un visa valable, accordé par les autorités compétentes de l'autre Partie Contractante.

Les Parties Contractantes se communiqueront par voie diplomatique les noms des personnes pouvant entrer en ligne de compte du point de vue de ces voyages. Après l'approbation de ces listes par l'autre Partie Contractante, suite favorable doit être donnée sans délai, ou toutefois en trois jours au plus tard, aux demandes de visa des personnes qui y figurent.

Les dispositions susmentionnées sont applicables aux enfants âgés de moins de quinze ans des titulaires de carte d'identité de batelier danubien s'ils sont enregistrés dans ce document ainsi que sur le rôle de l'équipage.

Article 5

Les Parties Contractantes s'engagent à donner suite favorable sans délai, ou toutefois en trois jours au plus tard, aux demandes de visa pour voyage de service des directeurs généraux, des chefs des sections commerciale, technique ou de navigation des sociétés de navigation danubienne des deux Parties ou des

adjoints de ces derniers. La communication préalable des noms de ces personnes, pour approbation de la part de l'autre Partie Contractante, se fera toujours par voie diplomatique.

Article 6

Les Parties Contractantes conviennent que les voyageurs ne seront transportés que sur bateau à passagers et que les voyages de ces personnes s'effectueront en conformité des prescriptions en vigueur pour les passeports et les visas.

La disposition de l'alinéa précédent n'est pas applicable aux personnes indiquées à l'article 5, ni aux organes des autorités de navigation compétentes des deux Parties.

Article 7

Les bateaux marchands naviguant sous le pavillon de l'une des Parties Contractantes, qui effectuent le trafic entre les deux pays sont, de même que leurs installations nécessaires à la navigation, exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes tant à l'entrée qu'à la sortie. Toutefois, ceci ne concerne pas les droits d'entrée et de sortie ainsi que les droits pour les services à la batellerie auxquels sont assujettis dans une égale mesure tous les bateaux étrangers entrant ou sortant du pays.

Article 8

Les stocks nécessaires pour l'alimentation de l'équipage et des passagers, le fonctionnement et l'entretien du bateau, desquels dispose le capitaine, sont exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes, tant à l'entrée qu'à la sortie, si elles sont régulièrement employées sur le bateau selon les dispositions prescrites en matière de contrôle.

Si les stocks à bord dépassent la quantité nécessaire, les quantités excédantes devront être placées sous scellés douaniers.

Toutes autres marchandises à bord, non indiquées dans les deux alinéas précédents, seront sujettes aux prescriptions douanières générales du pays respectif.

Article 9

Lorsqu'ils transitent le territoire de l'une des Parties Contractantes, les bateaux marchands naviguant sous le pavillon de l'autre Partie Contractante, de même que les marchandises à bord sont exempts de droits de douane ainsi que des impôts et taxes perçus avec les droits de douane; en ce qui concerne tout autre impôt ou taxe, les Parties Contractantes se garantissent mutuellement le même régime que celui appliqué sans distinction aucune à tous autres bateaux étrangers. L'autorité douanière de l'Etat transité peut placer sous scellé la marchandise en transit ou faire convoyer le bateau.

Article 10

Les Parties Contractantes s'engagent d'assurer, dans le cadre de leurs dispositions nationales, l'accomplissement accéléré des formalités de frontière des bateaux danubiens.

Article 11

Les Parties Contractantes réservent à leurs sociétés de navigation la conclusion d'accords aux fins de commerce, d'exploitation ou d'approvisionnement réciproque en combustibles, ainsi que d'entreposage du charbon et du pétrole, de même qu'en ce qui concerne l'assistance réciproque technique et nautique en cas de nécessité.

Article 12

Les Parties Contractantes conviennent que la répartition rationnelle des marchandises transportées sur le Danube peut faire l'objet d'un accord entre les sociétés de navigation des Parties Contractantes qui tiendrait compte des intérêts des deux Parties.

Article 13

Les Parties Contractantes conviennent d'adopter toutes les mesures nécessaires pour assurer la libre navigation sur les secteurs de Danube faisant partie de leur territoire, le principe de la réciprocité étant strictement observé.

Elles s'engagent à prendre dans l'immédiat les mesures propres à éliminer les obstacles entravant la libre navigation.

Les Parties Contractantes conviennent également qu'en cas d'entrave quelconque à la libre navigation, elles engageront sans délai, par voie diplomatique, des négociations pour un règlement conjoint de la question et, le cas échéant, sur la mesure des indemnités devant être accordées par l'Etat sur le territoire duquel cette entrave est survenue.

Si un tel règlement ne pouvait être réalisé, chaque Partie Contractante se réserve le droit d'avoir recours aux mesures qu'elle estimera nécessaires.

Article 14

Les Parties Contractantes conviennent de faire entrer en vigueur le présent Accord dès que les sociétés de navigation auront réglé de manière satisfaisante pour toutes les deux Parties la question concernant l'activité des agences de navigation.

Article 15

Le présent Accord entre en vigueur le jour de sa signature et reste valable jusqu'au 31 décembre 1954. Il sera chaque fois réputé prolongé pour une année si l'une des Parties Contractantes ne le dénonce au moins trois mois avant l'expiration de l'année civile en cours.

Fait à Budapest, le 18 mai 1954, en deux fois deux exemplaires, en langues allemande et hongroise, les deux textes faisant également foi.

*Pour le Gouvernement Fédéral
Autrichien*

Signé: O. RESSEGUIER

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Hongroise*

Signé: A. KATONA

ANNEXE

(à l'article 4)

Format 108 × 168 mm

Contenu: 32 pages

Toute donnée figurant dans la carte d'identité de batelier danubien sera imprimée dans les sept langues suivantes: allemand, slovaque, hongrois, serbe, roumain, bulgare et russe.

Page de couverture:

Carte d'identité de batelier danubien

Pages intérieures:

Numéro de la carte d'identité de batelier danubien
Valable jusqu'au
Nom (née)
Prénom
Affectation
Nationalité
Domicile
Département
Pays
Date de naissance
Lieu de naissance
Département
Nom du conjoint
Enfants de moins de quinze ans l'accompagnant
(nom de famille, prénom, données de naissance)

Signalement:

Hauteur
Taille
Visage
Yeux
Cheveux
Signes particuliers

Photographie

Signature du titulaire

Délivré à le
par (autorité)

Cachet officiel

Signature du fonctionnaire

Formule de validité
Apposée par (autorité)

Lieu et date
Cachet officiel

Signature du fonctionnaire

- Engagé le (nom du mois en lettres)
en qualité de
Lieu et date de l'enregistrement
Nom de l'entreprise de navigation
Cachet de l'entreprise (signature)
- Licencié le (nom du mois en lettres)
Lieu et date de l'enregistrement
Nom de l'entreprise de navigation
Cachet de l'entreprise (signature)
- Les deux dernières rubriques (engagement et licenciement) se répètent jusqu'à la fin de la carte d'identité.

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE FEDERATIVE DE YUGOSLAVIE SUR LA REGLE- MENTATION PROVISOIRE DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Signé à Belgrade, le 26 juin 1954

Article 1^{er}

En ce qui concerne la navigation sur le Danube, les deux Parties Contractantes appliqueront les principes de la liberté de navigation et de l'égalité de traitement.

Article 2

Sur les secteurs du Danube de la République Fédérale d'Allemagne et de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie la navigation est libre pour les bateaux marchands de navigation intérieure des deux Parties Contractantes.

Les bateaux fluviaux doivent observer les prescriptions de la législation nationale des Parties Contractantes sauf en ce qui concerne les dispositions ayant trait à celles visées à l'article 5.

Article 3

Chaque Etat accorde aux bateaux de l'autre Etat les mêmes conditions que celles concédées à ses propres bateaux en ce qui concerne le transport des passagers et des marchandises. Le transport des passagers et des marchandises entre les ports fluviaux d'un même Etat (cabotage) est réservé aux bateaux nationaux.

Article 4

Sur les secteurs du Danube visés à l'article 2, les bateaux des deux Parties Contractantes bénéficient du même traitement en ce qui concerne:

- a) le stationnement dans les ports et l'exécution des opérations commerciales et nautiques;
- b) l'approvisionnement de l'équipage en vivres;
- c) l'approvisionnement des bateaux en combustibles;
- d) la perception des droits publics;
- e) l'utilisation des installations portuaires publiques;
- f) le congé de navigation

¹ Textes officiels allemand et serbo-croate.

Article 5

Chaque Partie Contractante reconnaît les prescriptions de l'autre Partie Contractante au sujet de la construction et du grément des bateaux ainsi que les prescriptions concernant les documents de bord, les certificats de capacité et le rôle d'équipage.

Article 6

La carte d'identité de batelier danubien délivrée par les autorités de l'une des Parties Contractantes sera reconnue par l'autre Partie Contractante comme document de route valable.

Les épouses et les enfants peuvent aussi être inscrits dans les cartes d'identité de batelier danubien des membres de l'équipage. Des cartes d'identité de batelier danubien séparées peuvent être délivrées aux épouses et aux enfants âgés de plus de 15 ans.

Article 7

La carte d'identité de batelier danubien autorise les personnes qui y sont inscrites à franchir par voie fluviale la frontière d'Etat dans les deux sens, sans passeport ni visa, à condition que ces personnes figurent dans le rôle d'équipage du bateau. Un extrait du rôle d'équipage sera remis aux autorités compétentes de la surveillance de frontière à l'arrivée et au départ du bateau.

Les personnes visées à l'alinéa précédent sont autorisées à débarquer dans les lieux où le débarquement est autorisé par l'autre Partie Contractante, à y circuler librement de l'arrivée jusqu'au départ du bateau. Dans le cas où ces personnes désirent quitter la région du port, elles doivent y recevoir l'autorisation des organes d'Etat compétents. Le permis de circulation n'est valable que sur le vu de la carte d'identité pour la région de laquelle relève le port et pour la durée indiquée dans le permis, durée qui, toutefois, ne dépassera pas celle du stationnement du bateau dans le port.

Les membres de l'équipage qui, soit par nécessité de traitement médical à recevoir en dehors du bateau, soit pour d'autres motifs justifiés sont contraints de prolonger leur séjour sur le territoire de l'autre Partie Contractante après le départ du bateau, doivent recevoir de la part des organes d'Etat compétents un permis de séjour pour une plus longue période.

Le droit des Parties Contractantes de refuser l'entrée sur leur territoire ou d'en expulser des membres d'équipage, même si ceux-ci sont munis de carte d'identité de batelier danubien, reste intangible. Les Parties Contractantes s'engagent à reprendre les bateliers danubiens auxquels l'entrée sur le territoire a été refusée ou qui en ont été expulsés.

Les deux Parties Contractantes échangeront par voie diplomatique, à titre d'information, leurs modèles de carte d'identité de batelier danubien.

Article 8

Les titulaires de carte d'identité de batelier danubien peuvent, en cas de nécessité, entrer ou sortir du territoire de l'autre Partie Contractante par voie de terre, sans passeport, si leur carte d'identité est munie d'un visa conforme (permis de sortie) délivré par l'autre Partie Contractante.

Une direction de voyage déterminée peut être prescrite. Les visas (permis de sortie) pour de tels voyages seront délivrés dans le plus bref délai possible.

Les visas pour voyage de service des fonctionnaires dirigeants des entreprises de navigation danubienne des deux Parties Contractantes seront aussi délivrés dans le plus bref délai possible.

Article 9

Les impôts sur les revenus des entreprises de navigation intérieure ne seront perçus que dans le pays où siège la direction de l'entreprise.

Article 10

La réglementation entre les Parties Contractantes des formalités douanières concernant les bateaux danubiens est réservée à un accord séparé.

Article 11

Pour faciliter la navigation, tant dans le domaine de l'exploitation que dans celui du commerce, les entreprises de navigation danubienne de chaque Partie Contractante peuvent établir des agences dans les ports danubiens de l'autre Partie Contractante, sous condition de respecter les prescriptions de la législation nationale. Cette disposition ne s'appliquera pas aux secteurs du Danube où la frontière d'Etat passe au milieu du fleuve.

Article 12

Le but du présent Accord est de ranimer, dans l'intérêt des deux pays, la navigation sur le Danube et le trafic des marchandises. Il est espéré que les facilités prévues par le présent Accord créeront les conditions nécessaires pour un essor économique du transport dans les deux sens. Les deux gouvernements soutiendront, dans le cadre de leurs possibilités législatives, les désirs correspondants des entreprises de navigation.

Toutes les questions de détails en matière d'exploitation ou de commerce surgissant lors de la prise en charge et de l'exécution du transport seront réglées par les entreprises de navigation intéressées. La conclusion de ces accords requiert l'autorisation des autorités compétentes.

Article 13

Le présent Accord entrera en vigueur après son approbation par les deux Gouvernements, chacune des Parties Contractantes pouvant le dénoncer au moyen d'un préavis de trois mois présenté avant l'expiration d'une année de calendrier.

Fait à Belgrade, le 26 juin 1954, en quatre exemplaires, dont deux en langue allemande et deux en langue serbo-croate, les deux textes faisant également foi.

*Pour le Gouvernement
de la République Fédérale
d'Allemagne*

Signé: Dr. O. STAHLMANN

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Fédérative
de Yougoslavie*

Signé: Dr. S. PAVLIĆ

Président de la Délégation
Allemande

Belgrade, le 26 juin 1954

Monsieur le Président,

Je me permets de me référer à l'article 10 de l'Accord conclu entre le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne sur la réglementation provisoire de la navigation sur le Danube et de constater que, conformément au désir des Parties Contractantes, l'Accord sur la réglementation provisoire de la navigation sur le Danube ne sera valable qu'au moment de son entrée en vigueur, c'est-à-dire au plus tôt à partir du moment de l'application de l'Accord sur les formalités douanières concernant les bateaux danubiens entre la République Populaire Fédérative de Yougoslavie et la République Fédérale d'Allemagne.

Agréez, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Signé: Dr O. STAHLMANN

Au Président de la Délégation
Yougoslave

Dr STANE PAVLIĆ
Belgrade

Président de la Délégation
Yougoslave

Belgrade, le 26 juin 1954

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre ainsi conçue:

“Je me permets de me référer à l'article 10 de l'Accord conclu entre le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne sur la réglementation provisoire de la navigation sur le Danube et de constater que, conformément au désir des Parties Contractantes, l'Accord sur la réglementation provisoire de la navigation sur le Danube ne sera valable qu'au moment de son entrée en vigueur, c'est-à-dire au plus tôt à partir du moment de l'application de l'Accord sur les formalités douanières concernant les bateaux danubiens entre la République Populaire Fédérative de Yougoslavie et la République Fédérale d'Allemagne.”

Je suis d'accord avec le contenu de cette lettre.

Agréez, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Signé: Dr S. PAVLIĆ

Au Président de la Délégation
Allemande

Dr OTTO STAHLMANN
Belgrade

ACCORD²

ENTRE LE GOUVERNEMENT FEDERAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPU- LAIRE FEDERATIVE DE YUGOSLAVIE SUR LA RE- GLEMENTATION DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Signé à Vienne, le 10 novembre 1954

Le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la RPF de Yougoslavie, dans l'intérêt du trafic commercial et de la navigation entre les deux pays sur la base du principe de la liberté de navigation sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

Sur les secteurs autrichien et yougoslave du Danube, la navigation pour les bateaux marchands des deux Parties Contractantes est libre sur un pied d'égalité à condition de respecter les prescriptions légales de l'Etat riverain respectif.

Les effets juridiques de cet Accord ne s'étendent pas aux transports de passagers et de marchandises entre les ports d'un même Etat.

Article 2

Sur les secteurs autrichien et yougoslave du Danube les bateaux marchands des deux Parties Contractantes jouissent du même traitement tant en ce qui concerne la navigation, le stationnement dans les ports, les opérations commerciales et nautiques, l'avitaillement en combustibles et en vivres qu'en ce qui concerne l'utilisation des installations portuaires publiques et la perception des péages.

Article 3

Chaque Partie Contractante reconnaît les prescriptions de l'autre Partie Contractante relatives à la construction et au gréement des bateaux ainsi que celles ayant trait aux documents de bord et aux documents accompagnant les bateaux.

Article 4

Les cartes d'identité de batelier danubien délivrées par les autorités de l'une Parties Contractantes, seront reconnues comme documents de route valables par l'autre Partie Contractante. Les épouses et les enfants des membres de l'équipage peuvent être inscrits dans la carte d'identité de batelier danubien. Des cartes d'identité de batelier danubien séparées peuvent être délivrées aux épouses et aux enfants âgés de plus de 15 ans.

¹ Textes officiels allemand et serbo-croate.

² Entré en vigueur le 10 novembre 1954, conformément au paragraphe 1 de l'art. 13.

A titre d'information, les deux Parties Contractantes échangeront en temps utile, par voie diplomatique, les modèles de leurs cartes d'identité de batelier danubien.

Article 5

La carte d'identité de batelier danubien autorise les personnes qui y sont inscrites à franchir la frontière d'Etat par voie fluviale dans les deux sens, sans passeport ni visa, à condition que les noms de ces personnes figurent sur le rôle de l'équipage. Les personnes mentionnées sont autorisées à débarquer dans les lieux où le débarquement est autorisé par l'Etat Contractant respectif et à y circuler librement. Au cas où les personnes en question désireraient quitter la région du port, elles devront y obtenir l'autorisation des organes compétents de la Sécurité du port.

Article 6

Le titulaire de la carte d'identité de batelier danubien peut, en cas de besoin, se rendre par voie de terre d'un Etat Contractant dans l'autre Etat Contractant sans passeport ni visa si sa carte d'identité de batelier danubien est munie d'un visa délivré par l'autre Partie Contractante. Les visas pour de tels voyages seront délivrés dans le plus bref délai possible.

Les visas pour les voyages de service des fonctionnaires dirigeants des entreprises de navigation danubienne des deux Parties Contractantes seront également délivrés dans le plus bref délai possible.

Article 7

Les bateaux marchands battant pavillon de l'une des Parties Contractantes ainsi que leur installation indispensable à la navigation sont exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 8

Les stocks nécessaires à l'alimentation de l'équipage et des passagers, ainsi qu'à l'exploitation et à l'entretien des bateaux sont à l'entrée et à la sortie exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes s'ils sont utilisés sur le bateau donné conformément aux dispositions sur la surveillance douanière de l'Etat Contractant.

Les stocks excédant les quantités indispensables sont soumis au contrôle douanier.

Toute autre marchandise non visée dans les alinéas précédents est sujette aux dispositions douanières générales en vigueur dans l'Etat Contractant respectif.

Les stocks nécessaires à l'exploitation et à l'entretien des bateaux de l'une des Parties Contractantes, entreposés sur le territoire de l'autre Partie Contractante sous contrôle douanier, sont exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes.

Article 9

Les bateaux de commerce battant pavillon de l'une des Parties Contractantes ainsi que les marchandises qu'ils transportent sont exempts de droits de

douane, d'impôts et de taxes lorsqu'ils transitent le territoire de l'autre Partie Contractante.

Les autorités douanières de l'Etat transité peuvent placer la marchandise en transit sous contrôle douanier ou faire convoyer le bateau.

Article 10

Les deux Parties Contractantes s'engagent, dans le cadre de leurs prescriptions en vigueur, à simplifier et à accélérer dans la mesure du possible l'accomplissement des formalités de frontière.

Article 11

Toutes questions en matière d'exploitation ou de commerce surgissant dans le domaine de la navigation intérieure entre les deux Parties Contractantes seront réglées au moyen d'un accord conclu entre les entreprises de navigation des deux Parties. Afin de défendre les intérêts des deux Parties, de tels accords requièrent l'approbation des autorités compétentes.

Article 12

Dans le but de faciliter la navigation tant dans le domaine de l'exploitation que dans celui du commerce, les entreprises de navigation de chacune des Parties Contractantes peuvent, sur un pied d'égalité totale, établir sur le territoire de l'autre Partie Contractante des agences avec l'effectif nécessaire à condition de respecter la législation territoriale.

Article 13

Le présent Accord entre en vigueur le jour de sa signature. Il pourra être dénoncé par chacune des Parties Contractantes trois mois au moins avant l'expiration de l'année de calendrier.

Fait à Vienne, le 10 novembre 1954, en double exemplaires, en langues allemande et serbo-croate, les deux textes faisant également foi.

*Pour le
Gouvernement Fédéral
d'Autriche*

Signé: FIGL

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Fédérative
de Yougoslavie*

Signé: D. VUČINIĆ

ACCORDS CONCLUS EN 1955

ACCORD²

ENTRE LE GOUVERNEMENT FEDERAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE TCHECOSLOVAQUE SUR LA REGLEMENTATION DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Signé à Vienne, le 27 janvier 1955

Le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Tchèque, dans l'intérêt du trafic commercial et de la navigation entre les deux Etats sur la base du principe de la liberté de navigation sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

La navigation sur les secteurs autrichien et tchécoslovaque du Danube est libre pour les bateaux marchands des deux Parties Contractantes sur la base de l'égalité en ce qui concerne les conditions et sous condition de respecter les lois de chaque Etat riverain et les dispositions des accords internationaux relatifs à la navigation sur le Danube auxquels participent ou participeront les deux Parties Contractantes.

Les effets juridiques du présent Accord ne s'étendent pas aux transports de passagers et de marchandises entre les ports d'un même Etat. Cette disposition ne s'applique pas à tout transport de marchandises qui, pour une raison quelconque, doit subir une rupture de charge provisoire dans un port pour être dans le plus bref délai possible acheminé par voie d'eau et dans la même quantité dans un autre port de la même Partie Contractante.

Article 2

Les bateaux marchands des deux Parties Contractantes naviguant sur les secteurs autrichien et tchécoslovaque du Danube doivent être traités sur un pied d'égalité, tant en ce qui concerne la navigation, le stationnement dans les ports, l'exécution d'opérations commerciales et nautiques, l'avitaillement en combustibles et en vivres, qu'en ce qui concerne l'utilisation des installations publiques et la perception de péages.

Article 3

Les Parties Contractantes reconnaissent réciproquement leurs prescriptions concernant la construction, le grément et l'équipage des bateaux, ainsi que celles afférentes aux documents de bord et aux documents accompagnant le bateau.

¹ Textes officiels allemand et tchèque.

² Entré en vigueur le 27 janvier 1955, conformément au par. 1 de l'art. 17.

Article 4

La carte d'identité de batelier délivrée par l'une des Parties Contractantes sera réputée par l'autre Partie Contractante comme document de route valable pour les bateliers danubiens. Si les membres de l'équipage sont accompagnés de leurs épouses et de leurs enfants, les épouses ainsi que les enfants âgés de plus de 15 ans doivent être porteurs de cartes d'identité de batelier individuelles; les enfants âgés de moins de 15 ans doivent être inscrits soit sur la carte d'identité de batelier du père, soit sur celle de la mère.

Tout membre d'équipage et membre de famille l'accompagnant doivent figurer dans le rôle d'équipage.

Les Parties Contractantes échangeront les modèles de leur carte d'identité de batelier.

Article 5

La carte d'identité de batelier autorise les titulaires à franchir par voie d'eau sans passeport ni visa, dans les deux sens, la frontière d'Etat. En outre, elle autorise les titulaires à débarquer et à circuler librement sur le territoire du port.

A chaque débarquement, toute personne doit se soumettre au contrôle de passeport et à la visite douanière.

L'autorisation des organes de sécurité compétents est nécessaire pour quitter le territoire du port.

Article 6

Le titulaire de la carte d'identité de batelier est, en cas de nécessité, aussi autorisé à franchir la frontière par voie de terre à condition d'être pourvu d'un visa pour batelier danubien.

De tels visas seront délivrés:

a) aux bateliers tchécoslovaques se rendant en Autriche — par les autorités autrichiennes de frontière et à ceux se rendant en la République Tchécoslovaque — par les autorités autrichiennes à Vienne, à Linz et à Krems;

b) aux bateliers autrichiens se rendant en la République Tchécoslovaque — par les autorités tchécoslovaques de frontière et à ceux se rendant en Autriche — par les autorités tchécoslovaques à Bratislava et à Komárno.

La frontière d'Etat ne peut être franchie par voie de terre qu'au point de passage de frontière Devínská Nová Ves — Marchegg.

Les visas pour les bateliers naviguant sur le Danube ne seront délivrés que sur présentation de l'ordre pour voyage de service; ils sont valables pour 48 (quarante-huit) heures.

Les Parties Contractantes s'engagent à délivrer les visas pour batelier danubien gratuitement et dans le plus bref délai possible.

Article 7

Les fonctionnaires dirigeants et les organes de contrôle des entreprises de navigation danubienne des deux Parties Contractantes ne pourront se servir de cartes d'identité de batelier pour le passage de la frontière. Pour franchir

la frontière par eau ou par terre ces personnes doivent disposer d'un passeport muni d'un visa correspondant.

Les deux Parties Contractantes s'engagent à délivrer aux dites personnes les visas nécessaires pour les voyages de service dans le délai le plus bref possible.

Les deux Parties Contractantes adopteront les mesures nécessaires afin que, le cas échéant, l'autorisation d'entrer dans le port et de monter à bord des bateaux soit délivrée aux dites personnes se trouvant en voyage de service dans le plus bref délai possible, en observant les règles en vigueur.

Article 8

Tout membre de l'équipage qui a grossièrement ou réitérativement enfreint les lois ou les prescriptions en vigueur dans l'autre Partie Contractante ne sera plus, sur demande dûment motivée de cette dernière, admis à naviguer sur les bâtiments accostant sur son territoire.

Article 9

En cas de relâche forcée en dehors du port, l'équipage du bateau n'est pas autorisé à quitter le bord. Toutefois, si le débarquement s'avère indispensable, d'abord une personne seulement est autorisée à quitter le bateau, qui doit immédiatement aviser les organes de Sécurité les plus proches; ces derniers peuvent dans ce cas autoriser le débarquement des autres personnes.

Au cas où leur vie serait en danger, les membres de l'équipage sont autorisés à débarquer, en restant toutefois à proximité du lieu de débarquement jusqu'à l'arrivée des organes de Sécurité avisés par l'un des membres de l'équipage. Les membres de l'équipage sont tenus de se conformer aux instructions des organes de Sécurité.

Article 10

Tout bateau marchand, et son installation indispensable à la navigation, battant pavillon de l'une des Parties Contractantes est exonéré à l'entrée provisoire et à la sortie du territoire de l'autre Partie Contractante du paiement des droits de douane, des impôts et des taxes.

Article 11

Les stocks se trouvant à bord du bateau, nécessaires à l'approvisionnement de l'équipage et des passagers ainsi qu'à l'exploitation et à l'entretien du bateau, sont exempts, à l'entrée et à la sortie, de droits de douane, d'impôts et de taxes ainsi que de licences d'importation et d'exportation au cas où les stocks sont régulièrement utilisés sur le bateau donné, en observant les dispositions sur le contrôle douanier de l'Etat dans les eaux duquel se trouve ce bateau.

Les stocks dépassant les quantités indispensables seront placés sous contrôle douanier.

Toute autre marchandise non visée dans les deux alinéas précédents est soumise aux règles douanières générales appliquées dans l'Etat Contractant respectif.

Les stocks nécessaires à l'exploitation et à l'entretien des bateaux de l'une des Parties Contractantes, entreposés sous contrôle douanier sur le territoire de l'autre Partie Contractante, sont exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes, ainsi que de licences d'importation et d'exportation.

Article 12

Tout bateau marchand battant pavillon de l'une des Parties Contractantes, ainsi que les marchandises à son bord sont exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes lorsqu'ils transitent le territoire de l'autre Partie Contractante.

Les autorités douanières de l'Etat transité ont la faculté de placer la marchandise en transit sous contrôle douanier ou de faire convoyer le bateau.

Article 13

Les Parties Contractantes s'engagent à ce que, dans le cadre de leurs règles en vigueur, les formalités de la visite douanière à la frontière soient, pour autant que possible, simplifiées et accélérées.

Article 14

Les questions en matière d'exploitation et de commerce, surgissant dans le domaine de la navigation sur le Danube entre les deux Etats Contractants, seront réglées par un accord entre les entreprises de navigation des deux Parties Contractantes. La conclusion de tels accords requiert l'approbation des autorités compétentes des deux Parties Contractantes.

Article 15

Afin de faciliter le trafic sur le Danube, tant dans le domaine de l'exploitation que dans celui du commerce, la Navigation tchécoslovaque est autorisée à disposer d'une agence avec le personnel requis à Vienne, et la Navigation autrichienne d'en avoir une à Bratislava. Les agences jouissent, dans le cadre de la législation des deux Parties Contractantes, d'une égalité de droits totale et sont tenues d'observer les prescriptions de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle elles fonctionnent. D'autres agences ne seront ouvertes que sur consentement des autorités compétentes de la Partie Contractante correspondante.

L'établissement de représentations (filiales) exige l'approbation préalable de l'autre Partie Contractante.

Les dispositions des alinéas susmentionnés sont valables indépendamment du caractère juridique des entreprises de navigation danubienne des deux Parties Contractantes.

Article 16

Les impôts sur les revenus, les bénéfices et les biens des entreprises de navigation danubienne des deux Etats Contractants ne seront perçus que dans l'Etat où se trouve la direction (siège) de l'entreprise.

L'alinéa précédent n'est valable qu'en connexion avec l'activité directement liée au transport par voie d'eau et au service de livraison (du et sur bateau).

Article 17

Le présent Accord entre en vigueur le jour de sa signature; chaque Partie Contractante peut le dénoncer au moins trois mois avant la fin de l'année en cours.

Etabli en deux exemplaires originaux en langues allemande et tchèque, les deux textes faisant également foi.

Fait à Vienne, le 27 janvier 1955.

*Pour le Gouvernement
Fédéral d'Autriche*

Signé: FIGL

*Pour le Gouvernement
de la République Tchécoslovaque*

Signé: KOUBEK

ACCORD²

**ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE
ROUMAINE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPU-
LAIRE FEDERATIVE DE YOUSLAVIE CONCERNANT L'ETA-
BLISSEMENT DES REGLES DE NAVIGATION DANS LE SECTEUR
OU LE DANUBE FORME FRONTIERE ENTRE LES DEUX ETATS
(À L'EXCEPTION DU SECTEUR DES PORTES DE FER)**

Signé à Belgrade, le 10 février 1955

Le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouverne-
ment de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie ont, conformément
à l'article 23 de la Convention sur le régime de la navigation sur le Danube
signée à Belgrade le 18 août 1948, et compte tenu des Dispositions fondamentales
relatives à la navigation sur le Danube établies par la Commission du Danube,
décidé de conclure un Accord concernant l'établissement des règles de naviga-
tion dans le secteur où le Danube forme frontière entre les deux Etats (à
l'exception du secteur des Portes de Fer) et ont, à cet effet, désigné leurs repré-
sentants :

Le Gouvernement de la République Populaire Roumaine :

M. Adrian IOSIPESCU,

Le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie :

M. Emil MALEŠEV

lesquels après échange de leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due
forme, sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Dans le secteur où le Danube forme frontière entre la République Populaire
Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (à l'exception
du secteur des Portes de Fer), c'est-à-dire sur la section comprise entre l'em-
bouchure de la rivière Nera (km 1075) et la localité Moldova Veche sur la rive
gauche, respectivement la localité Vince sur la rive droite (km 1048) de même
que sur la section comprise entre la localité Turnu Severin sur la rive gauche,
respectivement la localité Kostol sur la rive droite (km 931) et la localité Pristol
sur la rive gauche, respectivement l'embouchure du Timok sur la rive droite
(km 845,5), la navigation se pratique conformément aux dispositions prescrites
par le Règlement de navigation annexé au présent Accord.

¹ Textes officiels roumain et serbo-croate.

² Entré en vigueur le 28 septembre 1955.

Article 2

Les Parties Contractantes promulgueront le Règlement sous forme de prescriptions intérieures dans un délai de 3 mois à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord et se le notifieront réciproquement par voie diplomatique.

Article 3

Le Règlement de navigation annexé fait partie intégrante du présent Accord et entrera en vigueur en même temps que l'Accord.

Article 4

La compétence des autorités chargées de poursuivre les infractions aux règles de navigation commises sur la ligne de frontière ou dans le voisinage immédiat de cette ligne, sur les sections du Danube mentionnées dans l'Accord présent, est déterminée par un Arrangement séparé.

Article 5

Au cas où les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube adoptées par la Commission du Danube seraient modifiées ou complétées, le Règlement annexé au présent Accord pourra également être modifié ou complété d'un commun accord entre les deux Parties Contractantes, par voie diplomatique.

Article 6

Tout différend entre les Parties Contractantes concernant l'application ou l'interprétation du présent Accord sera résolu à l'amiable par voie de négociations directes entre les deux Etats.

Article 7

Le présent Accord est conclu pour une durée indéfinie. Chaque Partie Contractante peut dénoncer l'Accord moyennant un préavis de 6 mois notifié à l'autre Partie.

Article 8

L'Accord entrera en vigueur après son approbation par les Gouvernements des deux Parties Contractantes.

Fait à Belgrade, le 10 février 1955, en deux exemplaires originaux, en langues roumaine et serbo-croate.

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Roumaine*

Signé: A. IOSIPESCU

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Fédérative
de Yougoslavie*

Signé: E. MALEŠEV

REGLEMENT

SUR LA NAVIGATION DANS LE SECTEUR OU LE DANUBE FORME FRONTIERE ENTRE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE ET LA REPUBLIQUE POPULAIRE FEDERATIVE DE YUGOSLAVIE (A L'EXCEPTION DU SECTEUR DES PORTES DE FER)

Le présent Règlement a été établi par un commun accord entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie le 10 février 1955, conformément aux dispositions de l'article 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube signée à Belgrade le 18 août 1948 et compte tenu des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, adoptées par la Commission du Danube.

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

TITRE I

Article 1^{er}

Domaine d'application du Règlement

Sur la section du Danube allant de l'embouchure de la rivière Nera (km 1075) aux localités Moldova Veche sur la rive gauche respectivement Vince sur la rive droite (km 1048), de même que sur la section du Danube allant des localités Turnu Severin sur la rive gauche, respectivement Kostol sur la rive droite (km 931) à la localité Pristol sur la rive gauche respectivement l'embouchure du Timok sur la rive droite (km 845,5), la navigation est réglementée conformément aux dispositions du présent Règlement.

TITRE II

DISPOSITIONS SPÉCIALES

Article 2

Bâtiments auxquels le Règlement est applicable

Les prescriptions du présent Règlement sont applicables, indépendamment de son pavillon, à tout bâtiment naviguant ou stationnant dans les sections du Danube mentionnées à l'article 1 du présent Règlement.

Article 3

Obligations des bateliers

Les capitaines, respectivement les timoniers des bâtiments, sont tenus de se soumettre aux dispositions prescrites par les organes de surveillance fluviale en vue de l'application du présent Règlement et respecter les prescriptions législatives relatives à la surveillance fluviale en vigueur sur le territoire de l'Etat respectif.

Article 4

Abri et hivernage des bâtiments

Sous condition d'observer les prescriptions en vigueur dans la République Populaire Roumaine, respectivement dans la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, les bâtiments ont le droit de s'abriter et d'hiverner dans les hivernages et dans les abris d'hiver au cas où les conditions météorologiques ne leur permettent pas de poursuivre leur route.

Article 5

Equipage des bâtiments

L'équipage des bâtiments doit être complété en conformité avec le rôle d'équipage prescrit par l'Etat sous le pavillon duquel naviguent les bâtiments et disposer des effectifs en nombre suffisant pour garantir la sécurité des bâtiments en marche ou en stationnement.

Les capitaines, respectivement les timoniers doivent posséder les brevets (diplômes) ou les certificats les autorisant à conduire le bateau; les mécaniciens doivent posséder les brevets (certificats) les autorisant à manier les machines et les timoniers les certificats qui leur donnent droit d'occuper leur poste.

Les modalités de délivrance des brevets (diplômes) et des certificats, les connaissances demandées au personnel de commande et le mode de vérification de leurs connaissances, sont établis par les autorités compétentes respectives de l'Etat dont le pavillon est arboré par le bâtiment.

Article 6

Gabarits du chenal navigable

Au départ du bâtiment, le capitaine du dernier port de départ veillera à ce que la différence entre le tirant d'eau du bâtiment et les profondeurs minima du chenal, de même que les distances entre le bâtiment et les limites du chenal navigable, ainsi que le rapport entre la longueur du bâtiment et les rayons de courbure du fleuve, correspondent aux gabarits de la voie que doit prendre le bateau.

Article 7

Etat technique du bâtiment

Au départ, tout bâtiment doit être en bon état technique pour qu'une navigation sûre lui soit garantie.

Le contrôle de l'état technique du bâtiment partant est effectué par le capitaine du port de départ.

L'entretien du bâtiment après son départ incombe au capitaine, respectivement au timonier, ainsi qu'à tout l'équipage du bâtiment.

Article 8

Balisage et entretien du chenal navigable

Dans les sections du Danube mentionnées à l'article premier du présent Règlement, le balisage indique les limites, la direction et la profondeur du chenal navigable, ainsi que les obstacles et les ouvrages se trouvant dans le chenal même ou à proximité immédiate de celui-ci.

En principe, le balisage côtier et le balisage flottant fonctionnent sans interruption (jour et nuit) depuis la fonte des glaces jusqu'à la prise du fleuve par les glaces.

L'organe chargé de la surveillance de la navigation fournit aux bateliers les renseignements nécessaires afin de les informer sur l'état et le balisage du chenal navigable.

Tous les changements survenus dans le balisage seront portés à la connaissance des bateliers par des "Avis aux bateliers".

Les capitaines, respectivement les timoniers des bâtiments sont tenus de communiquer aux Directions des ports, dans le plus bref délai possible, toute observation de déplacement de balises ou d'autres signaux de balisage, ainsi que tout autre fait intéressant la navigation, spécialement tout échouage ou avarie de bateau.

Le chenal navigable du Danube doit être maintenu en bon état de navigabilité.

Tous les points difficiles du fleuve où, par suite d'obstacles naturels, la visibilité est insuffisante sont balisés par des signaux d'avertissement.

Le balisage s'effectue selon la technique du balisage moderne, en tenant compte du Système uniforme de l'aménagement du chenal navigable établi par la Commission du Danube.

L'installation dans le chenal navigable de barrages ou de filets pour poissons est interdite.

TITRE III

ÉQUIPEMENT ET AMÉNAGEMENT DES BÂTIMENTS

Article 9

Marques d'identification et pavillon

Tout bâtiment doit porter à l'extérieur, sur les deux côtés, son numéro ou son nom, le nom ou les initiales du propriétaire respectivement de l'organisation (de l'organe de direction) auquel il appartient, de même que le nom de son port d'attache. Ces inscriptions doivent être facilement lisibles.

Le bâtiment doit hisser à la poupe, du lever au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat auquel il appartient.

Article 10

Echelles de tirant d'eau et ligne de chargement

Des échelles de tirant d'eau devront être apposées sur tout bâtiment dont le tirant d'eau peut être supérieur à 0,60 m.

Ces échelles doivent être apposées par paires sur les bords du bâtiment, à la proue et à la poupe, de manière que le tirant d'eau du bâtiment puisse, à l'aide d'une de ces échelles, être établi à tout moment.

Le bâtiment doit porter, nettement tracée, la ligne du tirant d'eau maximum c'est-à-dire la ligne de chargement maximum du bâtiment.

Sur les deux bords du bâtiment, au milieu de sa longueur, doit être nettement dessiné un cercle de 0,15 m de diamètre, barré d'une raie médiane horizontale longue de 0,25 m et large de 2 cm. La limite inférieure de cette ligne doit coïncider avec la ligne du tirant d'eau maximum.

Article 11

Documents de bord

Les bâtiments doivent être munis des documents suivants:

a) bâtiments dont le déplacement est supérieur à 10 t:

1. Certificat qui donne droit au bâtiment de naviguer sous le pavillon qu'il arbore (certificat de nationalité);
2. Certificat de propriété (attestation du droit de propriété sur le bâtiment);
3. Certificat de jaugeage;
4. Journal sanitaire (patente de santé) pour les bateaux à passagers, pour les chalands dont la capacité de chargement dépasse 1000 t, de même que pour les cargos à moteur et les remorqueurs dont la force motrice dépasse 150 C.V.;
5. Certificat de navigabilité (permis de navigation);
6. Rôle d'équipage (liste du personnel du bâtiment, ayant comme annexes les diplômes ou les certificats donnant aux cadres de commandement le droit de conduire le bâtiment et aux mécaniciens le droit de manier les mécanismes);
7. Journal de bord;
8. Registre de chaudière pour les bâtiments ayant une chaudière à vapeur;
9. Certificat (permis) donnant droit au bâtiment de se servir de poste radiotélégraphique et journal radio-télégraphique sur les bâtiments possédant de tels postes;
10. Journal des machines pour les bâtiments à propulsion mécanique et registre d'inspection des bouteilles à air comprimé pour les bâtiments à moteur qui en possèdent;

11. Certificat attestant le nombre maximum de passagers admis pour les bateaux à passagers;
12. Registre de l'inventaire;
13. Journal sanitaire;

b) Petits bâtiments d'un déplacement jusqu'à 10 t. inclusivement:

1. Permis de navigation certifiant que le bâtiment a droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat auquel il appartient (carnet d'embarcation);
2. Certificat de navigabilité (permis de navigation);
3. Certificat attestant le nombre maximum de passagers admis pour les bateaux à passagers;
4. Rôle d'équipage.

Observation. Pour les barques à rames et les embarcations sportives, il suffit d'avoir le certificat de navigabilité (permis de navigation).

Article 12

Normes de portée en lourd, de capacité de chargement et nombre maximum de passagers admis

Les normes indiquées dans les documents de bord sur la portée en lourd, la capacité de chargement et le nombre maximum de passagers admis ne doivent pas être dépassées.

La responsabilité en matière d'exécution de ces dispositions incombe au capitaine, respectivement au timonier du bâtiment, ainsi qu'aux autorités compétentes du port de départ.

Article 13

Moyens de signalisation sonore

Tout bâtiment à moteur doit être pourvu d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène et aussi d'une cloche assez puissante installés de façon telle qu'aucun obstacle n'arrête leur son.

Tout bâtiment non automoteur doit être pourvu d'une cloche, ou d'un autre objet approprié pouvant servir à émettre des signaux sonores assez puissants.

Les sons émis comme signaux doivent être nettement perceptibles.

Article 14

Grément des bâtiments

Tout bâtiment doit être doté d'une quantité suffisante de moyens d'extinction d'incendie, de sauvetage, de signalisation et de pompes d'épuisement ainsi que d'autres moyens nécessaires à la navigation, conformément aux normes établies par les autorités compétentes de l'Etat dont il arbore le pavillon.

TITRE I

*Règles générales**Article 15*

Le capitaine, respectivement le timonier du bâtiment en marche ou en stationnement doit veiller à la sécurité du bâtiment ayant toujours les ancres, les filins, les moyens de signalisation et autres prêts à être actionnés; de même il doit adopter toutes les mesures nécessaires pour que le bâtiment n'entrave ni la navigation ni les travaux en cours d'exécution.

Afin d'éviter le danger d'échouage, le capitaine, respectivement le timonier du bâtiment doit, pendant le chargement, contrôler le tirant d'eau bâtiment et adopter les mesures nécessaires afin qu'il corresponde à la profondeur du chenal que le bâtiment doit suivre.

*Article 16**Diminution de vitesse*

Tout bâtiment à moteur passant à proximité d'un port, de bâtiments, de constructions flottantes, d'engins flottants, de radeaux ancrés ou amarrés, de bateaux remorqués, de radeaux, de barques lourdement chargées, de bateaux échoués, de lieux où des travaux de renflouage, de scaphandriers et de construction sont en cours, doit diminuer à temps sa vitesse et, si nécessaire, arrêter les machines à condition toutefois que ni lui ni les unités qu'il remorque ne soient exposés au danger.

*Article 17**Passage dans les endroits où se trouvent des câbles, etc.*

Il est interdit aux bâtiments de laisser traîner leurs ancres ou chaînes et de jeter l'ancre dans les lieux où sont installés des câbles ou conduites sous-fluviaux.

Les points que traversent un câble ou des conduites sont balisés par les signaux côtiers suivants:

— *de jour* : un panneau carré peint en blanc de 1,50 m de côté; sur le panneau est dessinée en noir une ancre renversée (la verge en bas);

— *de nuit* : le même panneau éclairé par un feu blanc puissant (brillant).

Le panneau est placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

Tout lieu de passage de bac doit être signalé par des signaux d'avertissement, placés à 250 m en amont et en aval du passage; ces signaux sont les suivants:

— *de jour* : un disque blanc d'un diamètre de 1—1,50 m sur lequel est dessiné en noir un point d'exclamation;

— *de nuit* : le disque est éclairé par un feu blanc puissant (brillant), ceci au cas où le passage des bacs s'effectue aussi pendant la nuit.

Le panneau est placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

Article 18

Remorquage des bâtiments

Le remorquage des bâtiments s'effectue conformément aux dispositions suivantes :

La puissance des remorqueurs doit être suffisante pour l'exécution sûre de toutes les manoeuvres nécessaires.

Le capitaine du remorqueur qui navigue en tête du convoi dirige tout le remorquage, y compris toutes les manoeuvres correspondantes et veille à la sécurité des bâtiments remorqués.

Le remorqueur n'a pas le droit d'abandonner les bâtiments remorqués pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage aussi longtemps que le chenal navigable n'est pas dégagé de ces unités et que le capitaine du remorqueur ne s'est pas assuré qu'elles sont mises en sécurité.

Article 19

Navigation à même hauteur

La navigation à même hauteur est interdite sauf en cas de dépassement.

Article 20

Navigation dans des conditions spéciales

Pendant la nuit ou par temps bouché (brume, brouillard, neige ou averse) les bâtiments doivent réduire leur vitesse afin de pouvoir toujours manoeuvrer en sécurité et s'arrêter à la rencontre de tout obstacle ou s'ils sont dans l'impossibilité d'établir leur position dans le chenal.

Dans de telles conditions, la navigation à la dérive est interdite.

Article 21

Cas où le départ des bâtiments est interdit

La direction du port de départ, après constatation de fait, peut interdire le départ des bâtiments dans les cas suivants :

a) si le bâtiment n'est pas muni du certificat donnant droit de naviguer sous le pavillon arboré (certificat de nationalité);

b) si le bâtiment n'est pas muni du certificat de navigabilité (permis de navigation);

- c) si l'équipage nécessaire à la sécurité du bâtiment est incomplet, à savoir :
- pour les bâtiments sur lesquels il n'est pas nécessaire que le personnel soit logé à bord, s'il ne dispose pas d'au moins une relève complète;
 - pour tout autre bâtiment, s'il ne dispose pas d'au moins deux relèves.
- d) si la coque du bâtiment est avariée, particulièrement s'il y a une voie d'eau sur la coque, les cloisons étanches, les compartiments étanches (cofferdam) ou sur le pont et si l'eau pénétrant n'est pas évacuable par les propres moyens du bâtiment;
- e) si le poids de la cargaison sur le pont compromet la stabilité du bâtiment;
- f) si le poids de la cargaison dépasse le tirant d'eau maximum admis du bâtiment;
- g) si la cargaison est arrimée de manière à nuire à la visibilité des timoniers;
- h) si le nombre des voyageurs dépasse le chiffre prévu dans le certificat établissant le nombre de passagers admis;
- i) si les gouvernails du bâtiment ne fonctionnent pas normalement;
- j) si le bâtiment n'est pas pourvu de moyens suffisants de sauvetage, d'extinction d'incendie, de pompes d'évacuation, de moyens de signalisation et d'ancrage ou si les bittes présentent des défauts.
- Il incombe au capitaine du port de départ et au propriétaire du bâtiment de contrôler l'exécution de ces dispositions.

TITRE II

NAVIGATION DANS LES POINTS DIFFICILES DU FLEUVE

Article 22

Mesures de précaution à l'approche des points difficiles du fleuve

Avant de s'engager dans un passage étroit ou dans une brusque courbe du fleuve, les bâtiments doivent signaler leur approche en émettant un son long.

Le bâtiment qui traverse les passages étroits, les courbes brusques ou les lieux à portée de vue restreinte ne doit pas s'approcher du bâtiment qui le précède sans avoir adopté toutes les mesures de précaution.

Article 23

Rang de passage dans les points difficiles du fleuve

Les bâtiments affectés aux opérations de sauvetage ou allant prêter assistance, ainsi que les bateaux à passagers, doivent, à proximité des points difficiles du fleuve, hisser à un endroit visible un objet noir de forme cylindrique. En ce cas ils ont droit de priorité de passage.

Tous les autres bâtiments traversent les points difficiles du fleuve dans l'ordre de leur arrivée.

RENCONTRE ET DÉPASSEMENT DES BÂTIMENTS

Article 24

Signaux sonores en cas de rencontre

Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche qui change de route doit indiquer cette manoeuvre par les signaux suivants:

un son bref — je viens sur tribord
deux sons brefs — je viens sur bâbord
trois sons brefs — j'ai l'intention de virer
quatre sons brefs — je bats en arrière.

Le bâtiment qui a émis un des signaux visés ci-dessus est tenu d'exécuter la manoeuvre prescrite par ce signal.

Le bâtiment en marche émet un son long comme signal d'attention.

Par "son bref" on entend un son d'une durée de 1—2 secondes, et par "son long" un son d'une durée de 4—6 secondes.

L'intervalle entre les sons émis consécutivement doit être de 1—2 secondes.

Article 25

Danger d'abordage à la rencontre

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens opposé s'approchent de manière telle qu'ils risquent d'aborder, ils doivent prendre toutes les mesures pour s'écarter, se dirigeant tous deux sur tribord. Chacun d'eux doit émettre un son bref au moyen de sifflet ou de sirène et diminuer de vitesse avant de s'approcher.

Article 26

L'avalant choisit le cours

En cas de croisement, le choix du cours appartient à l'avalant.

Si par suite de la sinuosité du lit, ou pour d'autres raisons, l'avalant ne peut établir le côté sur lequel il lui serait plus facile d'éviter le montant, il doit émettre à temps deux sons longs consécutifs, sans balancement de signaux; en ce cas, le choix de cours appartient au montant.

Si deux bâtiments s'approchent en même temps d'un passage difficile du fleuve, c'est à l'avalant de passer le premier.

Cependant, lorsqu'un automoteur isolé avalant s'approche d'un automoteur montant avec convoi et que la situation est telle qu'il y a danger d'abordage, l'automoteur isolé doit céder la route à l'automoteur remorquant un convoi, si toutefois par cette manoeuvre il ne s'expose pas au danger.

Article 27

Exceptions aux règles générales

Si un bâtiment ne peut se conformer aux règles établies par l'article 25 du présent Règlement par suite d'un danger imminent pour lui-même ou pour

les bâtiments qu'il remorque, il doit en prévenir à temps le bâtiment qui s'approche en émettant deux sons brefs consécutifs et balancer en même temps les signaux visuels mentionnés à l'article 41 du présent Règlement pour indiquer qu'il vient sur bâbord.

Le bâtiment averti par deux sons brefs que le bâtiment qui le croise ne se conforme pas à la règle générale d'évitement est tenu de répéter ce signal tout en exécutant la manoeuvre correspondante.

Si ce bâtiment ne peut exécuter la manoeuvre nécessaire sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il est tenu de signaler par au moins 5 sons brefs consécutifs de sifflet ou de sirène qu'il lui est impossible d'éviter sur bâbord. Dans ce cas, afin d'éviter le danger, les capitaines des bâtiments sont tenus de prendre des mesures et d'exécuter les manoeuvres imposées par les circonstances du moment.

Article 28

Croisement des bâtiments dans les passages difficiles du fleuve

Dans les passages difficiles du fleuve, là où les conditions locales exigent l'adoption de précautions, les montants doivent établir leur marche de manière telle que la rencontre et le croisement avec les avalants aient lieu à un endroit du fleuve propice à cet effet.

Le montant doit, si nécessaire, au moment du croisement, se diriger vers la partie du chenal où il ne gêne ou ne met pas en danger l'avalant.

Article 29

Points où le croisement et le dépassement sont interdits

Dans les courbes brusques et dans les points où la largeur du chenal est insuffisante, la navigation à la même hauteur, le dépassement et le croisement de bâtiments sont interdits.

Article 30

Interdiction de barrer la route

Tout bâtiment partant exécutant des manoeuvres ou étant en marche ne doit pas barrer la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas entraver son cours.

Article 31

Dépassement

Lorsqu'un bâtiment veut en dépasser un autre et ne peut le faire sans que le bâtiment qui le précède ne s'écarte de sa route, il doit, tout en diminuant de vitesse, demander en temps utile le passage libre, en émettant cinq sons longs consécutifs au moyen de sifflet ou de sirène.

Le bâtiment rattrapé doit s'écarter sur bâbord dès qu'il est en mesure de le faire et, diminuant en même temps de vitesse, indiquer l'exécution de

cette manoeuvre par deux sons brefs. Ce n'est qu'après cela que le rattrapant peut, après avoir émis un son bref, augmenter de vitesse et dépasser le bâtiment qui le précède en le laissant sur sa gauche.

Si le bâtiment rattrapé ne peut s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord en avertissant préalablement le rattrapant par un son bref. En ce cas, le rattrapant émet deux sons brefs, puis s'écarte sur bâbord et laisse à tribord le bâtiment rattrapé.

Article 32

Cas où le cours des bâtiments reste inchangé

Deux bâtiments naviguant dans le même sens, dont un à une vitesse plus grande que l'autre, ainsi que deux bâtiments faisant route en sens opposé, qui s'approchent de leur point de rencontre garderont leur position par rapport aux rives s'ils considèrent qu'en suivant le chenal chacun du côté où il se trouve au moment donné, ils passeront l'un près de l'autre à une distance suffisante, sans risque d'abordage.

Article 33

Dépassement à l'entrée d'un passage difficile

Lorsqu'un bâtiment isolé naviguant à une vitesse réduite ou un bâtiment remorquant un convoi est rattrapé par un bâtiment isolé à l'entrée d'un passage difficile, il doit, si ce dernier le demande en émettant cinq sons longs consécutifs au moyen de sifflet ou de sirène, se laisser dépasser par celui-ci avant de s'engager dans le passage.

En ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux dispositions de l'article 31 du présent Règlement.

Article 34

Les petits bâtiments cèdent la route

Tout petit bâtiment doit céder la route à tout autre bâtiment dans les conditions prévues dans le présent Règlement.

Article 35

Cas où un remorqueur est assimilé au bâtiment isolé

Les remorqueurs tractionnant un convoi composé de bâtiments de tous genres sont assimilés aux bâtiments automoteurs isolés et doivent, comme ceux-ci, respecter les règles exposés dans le présent chapitre.

En cas de rencontre, les remorqueurs doivent exécuter les opérations de remorquage de manière à permettre aux bâtiments qu'ils croisent de passer à côté d'eux sans difficultés.

Article 36

Circulation des bacs

Les bacs et autres unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre, cèdent la voie aux bâtiments naviguant sur le fleuve.

TITRE IV

NAVIGATION DES BATEAUX À VOILES

Article 37

Croisement des bateaux à voiles

Lorsque deux bateaux à voiles se rapprochent de manière telle qu'un abordage est à craindre, l'un doit éviter l'autre conformément aux règles ci-dessous :

Le bâtiment qui navigue "plein vent" doit s'écarter de la route du bâtiment qui navigue "au plus près du vent".

Le bâtiment qui serre le vent et a les "drisses à bâbord" doit s'écarter de la route du bâtiment qui serre le vent et a les "drisses à tribord".

Dans le cas où deux bâtiments naviguent "plein vent" mais avec les drisses différentes, celui qui navigue les drisses à bâbord doit s'écarter de la route de celui qui navigue les drisses à tribord.

Si deux bâtiments naviguent "plein vent" avec les mêmes drisses, le bâtiment qui se trouve au vent doit s'éloigner de la route du bâtiment qui se trouve "sous vent".

Le bâtiment à voiles qui navigue "vent en poupe" s'écartere de la route des autres bâtiments à voiles.

Article 38

Rencontre des bâtiments à voiles et des automoteurs

Si un bâtiment automoteur et un bâtiment à voiles s'approchent de manière telle que surgit la possibilité d'un abordage, l'automoteur doit s'écarter de la route du bâtiment à voiles.

CHAPITRE III

FEUX ET SIGNAUX

Article 39

Visibilité des feux

Le mot "visible" dans le présent Règlement signifie que le feu est visible par nuit sombre à atmosphère limpide.

Article 40

Heures auxquelles le bâtiment porte des feux

Les règles concernant les feux doivent être appliquées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, le bâtiment ne doit montrer que les feux prévus dans le présent Règlement.

Il est interdit de montrer toute autre lumière qui pourrait être confondue avec l'un des feux prescrits.

Article 41

Signaux visuels lorsque deux bâtiments se croisent sur tribord

Les signaux lumineux mentionnés à l'article 26 du présent Règlement s'effectuent à tribord

— *de jour* : en balançant un pavillon bleu foncé;

— *de nuit* : en montrant un feu scintillant blanc.

Chaque période de scintillement doit avoir une durée d'une seconde et être suivie d'une période d'occultation complète de même durée. Les scintillements doivent être visibles d'au moins 1,5 km et vus seulement de la direction du bateau venant à la rencontre.

Ces signaux de jour et de nuit doivent être montrés d'une façon continue jusqu'à ce que les deux bâtiments se soient croisés.

Article 42

Feux des automoteurs

Un bâtiment automoteur en marche doit porter :

a) sur le mât de proue ou devant ce mât ou, si le bâtiment n'en possède pas, du côté de la proue — à 6 m au moins au-dessus de la ligne de flottaison qui correspond au tirant d'eau maximum admis — un feu blanc brillant installé de façon à montrer une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 225° , soit $112^{\circ}30'$ de chaque côté du bâtiment à partir de la proue. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 4 km;

b) à tribord un feu vert visible sur un arc d'horizon de $112^{\circ}30'$ à partir de la proue du bâtiment. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km;

c) à bâbord un feu rouge visible sur un arc d'horizon de $112^{\circ}30'$ à partir de la proue du bâtiment. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km;

d) à la poupe un feu bleu visible sur un arc d'horizon de 135° , soit $67^{\circ}30'$ de chaque côté du bâtiment, à partir de la poupe vers l'arrière. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 500 m.

Ces feux doivent être placés de manière à montrer une lumière ininterrompue visible de tous les points des arcs d'horizon ci-dessus indiqués.

Les feux de bord rouge et vert sus-mentionnés doivent être masqués du côté du bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m, de façon à ce qu'aucun de ces feux, vu de l'avant, ne soit visible du côté opposé du bâtiment.

Le feu bleu de poupe doit être masqué du côté du bâtiment par un écran de telle sorte qu'il ne puisse être aperçu de la proue du bâtiment.

La distance verticale entre les feux de bord rouge et vert et le feu blanc visé à la lettre *a*) doit être d'au moins 3 m.

Article 43

Feux des bâtiments à voiles en marche

Les bâtiments à voiles en marche doivent porter les mêmes feux que ceux prescrits à l'article 42, lettres *b*, *c* et *d* pour les automoteurs en marche; le bâtiment à voiles en marche ne doit montrer en aucun cas le feu blanc prévu au point *a*) du même article.

En marche, les bâtiments à voiles faisant partie des petites embarcations ne doivent porter que les feux prescrits à l'article 42, lettres *b*) et *c*).

Ces deux feux peuvent être réunis dans une seule lanterne montrant des lumières rouge et verte de même intensité.

Chacun de ces feux doit être visible du côté respectif sur un arc d'horizon de $112^{\circ} 30'$ à une distance d'eau moins 1 km.

Article 44

Feux des petites embarcations automoteurs en marche

Les petites embarcations automoteurs en marche doivent porter:

a) à la proue, sur la cheminée ou devant celle-ci, à au moins 2 m au-dessus du plan d'eau, le feu blanc brillant prévu à l'article 42, lettre *a*. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km;

b) les feux de bord rouge et vert prévus à l'article 43, alinéa 2.

La distance verticale entre les feux de bord et le feu blanc placé au-dessus de ceux-ci ne doit pas être inférieure à 1 m.

Article 45

Feux des remorqueurs en marche

Le bâtiment qui remorque un ou plusieurs bâtiments accouplés ou à la file doit porter, outre les feux prescrits à l'article 42, un second feu blanc brillant de la même intensité que le feu visé à la lettre *a*) du même article qui doit être placé sous ce dernier à une distance verticale de 1—2 m.

Si, parmi les bâtiments remorqués se trouvent un ou plusieurs bâtiments chargés des matières dangereuses indiquées au chapitre VI du présent Règlement, le remorqueur doit porter, en plus des autres feux prévus, un feu rouge visible de l'avant seulement à une distance d'au moins 1,5 km. Ce feu doit être placé au-dessus du feu de bord vert à une distance horizontale de 1,5 m et à une distance verticale de 1,5 m.

Les feux de bord doivent être installés de façon à ne pas être masqués par les bâtiments remorqués à couple.

De plus, pendant le remorquage, le remorqueur doit porter derrière la cheminée ou sur le mât de poupe, un petit feu blanc sur lequel se dirigent les bateaux remorqués. L'intensité de ce feu qui ne doit pas être visible de l'avant du remorqueur doit être atténuée par un verre dépoli ou strié.

Article 46

Signaux de jour des remorqueurs avec convoi

De jour, le remorqueur qui remorque un convoi doit porter sur le mât un pavillon bleu rectangulaire.

Article 47

Feu bleu de remorquage

Lorsque, dans un convoi, un ou plusieurs bâtiments sont accouplés à un seul bord du remorqueur, le remorqueur et le bâtiment se trouvant aux extrémités du convoi doivent porter le feu bleu prévu à l'article 42, lettre *d*).

Lorsque les bâtiments remorqués sont accouplés aux deux bords du remorqueur, seules les unités extrêmes doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués en une ou plusieurs files (rangées), même si le remorqueur a des unités accouplées à ses bords, seules les unités extrêmes de chaque file doivent porter à la poupe le feu bleu.

Si une rangée composée de plusieurs unités accouplées se trouve à la queue du convoi, seules les unités placées aux extrémités de cette rangée doivent porter le feu bleu.

Article 48

Signaux des bâtiments à forme symétrique

Les bâtiments dont la forme symétrique ne permet pas de distinguer la proue de la poupe, doivent — afin d'indiquer le sens de leur cours — porter en marche un disque de minimum 60 cm de diamètre, barré de raies horizontales rouges et blanches perpendiculaires à l'axe longitudinal du bâtiment, placé à l'extrémité formant l'avant du bâtiment selon la direction du cours.

Article 49

Signaux visuels des barques en marche

Les barques et les canots en marche doivent, à l'approche d'un bâtiment, montrer un feu blanc. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 1 km.

Article 50

Signaux phoniques des bâtiments en marche par temps bouché (bruine, tempête de neige, brouillard, averse)

Par temps bouché (bruine, brouillard, tempête de neige, ou averse) le bâtiment en marche doit, s'il navigue isolément, faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes un son long de sifflet ou de sirène et lorsqu'il remorque d'autres bâtiments un son long et deux sons brefs.

Dans un convoi, seul le remorqueur en tête doit se conformer aux dispositions du présent article.

Le son de cloche est, en toutes circonstances, interdit pour un bâtiment en marche.

Article 51

Signaux phoniques des petites embarcations en marche par temps bouché (bruine, tempête de neige, brouillard et averse)

Les petites embarcations à voile ou à rames ne sont pas tenues d'émettre les signaux prévus à l'article 50; ils doivent toutefois émettre des signaux sonores similaires, d'une intensité suffisante, à des intervalles ne dépassant pas une minute.

Article 52

Feux des bâtiments ancrés ou amarrés

De nuit, les bâtiments ancrés ou amarrés doivent porter à la proue, à une hauteur de 6 m au plus au-dessus du pont, un feu blanc installé à l'endroit où il est le mieux visible à une distance de 1 km au moins de tous les points de l'horizon.

Si plusieurs bâtiments sont amarrés côte à côte à la rive, ou ancrés dans le fleuve, seul le bâtiment situé le plus près du chenal doit porter le feu prescrit dans le présent article.

Article 53

Signaux sonores des bâtiments ancrés ou amarrés par temps bouché (bruine, brouillard, averse, tempête de neige)

Par temps bouché (bruine, brouillard, tempête de neige et averse) le bâtiment stationnant en dehors du port, qui n'a pas complètement dégagé le chenal, doit, le jour comme la nuit, émettre au moyen d'une cloche ou d'un autre objet approprié des battements rapides durant environ 5 secondes, émis à des intervalles de 1 minute au maximum.

Article 54

Interdiction de faire usage de signaux sonores

Il est interdit au bâtiment qui stationne dans le fleuve de faire usage, à l'approche d'autres bâtiments, de sifflet ou de sirène et d'émettre des signaux sans motif justifié.

Article 55

Signaux de demande de secours

Pour demander secours :

de jour : l'attention est attirée en agitant circulairement, le bras tendu, un pavillon de signalisation, un morceau d'étoffe ou tout autre objet similaire;

de nuit : en agitant de la même manière un feu quelconque; l'attention peut aussi être attirée par tout autre moyen visuel ou sonore approprié.

Si un bâtiment n'est plus en état de manoeuvrer, il est obligé, à l'approche d'autres bâtiments se dirigeant vers lui, d'indiquer sa situation en émettant des sons répétés au moyen de sifflet ou de sirène ou par tout autre signal approprié.

Le bâtiment se trouvant dans l'impossibilité de gouverner, doit faire tout son possible pour dégager le chenal le plus rapidement possible et, si nécessaire, demander à cet effet l'assistance des bâtiments passant à proximité en émettant les signaux de demande de secours.

Tout bâtiment passant ou se trouvant à proximité est tenu de prêter secours au bâtiment demandant assistance si cela ne constitue pas un danger pour le bâtiment allant prêter assistance ou pour les passagers qu'il transporte.

Article 56

Signaux visuels des bâtiments échoués

Tout bâtiment échoué doit hisser à un point bien apparent :

de jour : deux pavillons colorés ou deux objets de forme sphérique, superposés

de nuit : deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,80—2 m.

Les ballons ou les objets sphériques utilisés à cet effet doivent avoir un diamètre de 0,60 m au moins.

Les feux doivent être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

Les mêmes règles s'appliquent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque émerge.

Lorsque le capitaine, respectivement le timonier du bâtiment juge que la circulation à proximité de son bâtiment peut s'effectuer sans danger, il hissera du côté où le chenal est libre :

de jour : un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe d'une couleur claire

de nuit : le feu d'ancre prévu à l'article 52.

Article 57

Signaux visuels des petites embarcations échouées

Les petites embarcations échouées doivent, à l'approche d'autres bâtiments, indiquer leur position en produisant des sons répétés de sifflet ou en émettant tout autre signal correspondant, produit par les moyens existant à bord.

Si les bâtiments peuvent passer près de l'embarcation échouée, celle-ci doit hisser :

de jour : un pavillon blanc ou un morceau de toile claire du côté où le passage est libre

de nuit : le feu d'ancre blanc prévu à l'article 52.

Article 58

Mesures concernant le balisage des bâtiments coulés ou échoués

Si la position du bâtiment échoué ou coulé constitue une entrave à la navigation et que dans le point du fleuve où il se trouve la configuration du terrain, ou toute autre circonstance, empêche les bâtiments avalants d'apercevoir à temps les signaux émis, le capitaine respectivement le timonier du bâtiment échoué ou coulé doit placer, dès que possible, un signal avertisseur temporaire sur la rive ou sur le fleuve, installé suffisamment à l'amont du lieu de l'accident.

Si un bâtiment coulé dans le chenal est complètement sous-eau, le capitaine, respectivement le timonier, doit en indiquer provisoirement la position en installant à l'endroit où il se trouve de jour un signal flottant d'une forme quelconque et de nuit un feu vert ou rouge, selon la position du bâtiment coulé par rapport aux rives.

Les signaux avertisseurs et flottants ci-dessus mentionnés pourront être enlevés dès que le passage aura été balisé ou après que les autorités compétentes auront pris les mesures pour assurer la sécurité de la navigation dans le secteur donné.

Les autorités compétentes du secteur où le bâtiment a coulé doivent prendre toutes les mesures en vue de baliser le plus tôt possible l'endroit où il se situe.

Article 59

Signaux visuels des radeaux remorqués

Le bâtiment qui remorque un radeau porte les feux prévus pour les bâtiments remorquant un convoi, conformément à l'article 50 du présent Règlement.

Pendant la nuit, le radeau remorqué doit montrer une torche allumée à l'approche des bâtiments rattrapants.

Article 60

Signaux visuels des radeaux ancrés ou amarrés

Le radeau ancré ou amarré à la rive doit porter, du coucher au lever du soleil, à chaque extrémité se trouvant du côté du chenal, un feu blanc installé à une hauteur suffisante, mais ne dépassant pas 6 m au-dessus du plan d'eau et visible de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

Dans le cas où deux ou plusieurs radeaux sont amarrés côte à côte à la rive, seul le radeau situé du côté du chenal navigable doit porter les feux prescrits à l'alinéa précédent.

Article 61

Radeaux échoués et leurs signaux

En cas d'échouage, le conducteur doit s'efforcer de remettre le radeau à flot, toutefois, s'il n'y réussit pas, il ne peut abandonner le radeau avant d'avoir constaté que les moyens dont il dispose sont insuffisants à cet effet.

Le radeau échoué doit porter:

de jour : dès le lever du soleil deux ballons ou deux objets sphériques placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,50—2 m

de nuit : deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,50—2 m.

Les feux doivent être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

Article 62

Signaux des engins flottants

Les engins flottants au travail hissent sur le mât ou placent à tout autre endroit apparent les signaux suivants:

de jour : un ballon noir d'un diamètre de 0,60 m

de nuit : un feu vert ou rouge selon le côté libre du chenal.

Le feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km.

A l'approche de l'engin flottant, les bateaux émettent un son long d'avertissement au moyen de sifflet ou de sirène.

Si le passage est libre à proximité de l'engin flottant qui se trouve sur le chenal, l'engin flottant ayant entendu le signal d'avertissement émet un son long et balance du côté libre du chenal:

de jour : un pavillon noir

de nuit : un feu vert ou rouge, supplémentaire, selon le côté libre du chenal.

Il faut en outre installer sur les ancres mouillées, aux extrémités de l'engin flottant les signaux correspondant aux règles de balisage du chenal.

Au cas où le passage n'est pas possible, les signaux suivants seront hissés sur le mât de l'engin flottant ou placés à tout autre endroit apparent:

de jour : trois ballons noirs de 0,60 m de diamètre chacun, placés l'un sous l'autre à des distances verticales de 2 m au maximum

de nuit : trois feux rouges superposés, visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 2 km.

Article 63

Signaux sonores de départ et d'ancrage

Si le bâtiment à l'intention d'ancrer, il doit annoncer cette manoeuvre par trois sons longs consécutifs émis au moyen de sifflet ou de sirène.

Si le bâtiment veut lever l'ancre, il doit indiquer cette manoeuvre par deux sons longs suivis d'un son bref.

Article 64

Signaux sonores pendant le remorquage

Pour diriger le virage d'un convoi formé d'un ou de plusieurs bâtiments le remorqueur émettra, au moyen de sifflet ou de sirène, les signaux phoniques consécutifs suivants:

- un son long et un son bref: “tenez la barre sur tribord”
- un son long, deux sons brefs et un son long: “tenez la barre sur bâbord”;
- un son long et trois sons brefs: “tenez la barre droite”.

Article 65

Signaux distinctifs du convoi poussé en marche pendant le jour

En marche le convoi poussé doit porter:

1. *de jour* — du lever au coucher du soleil: à la proue du premier bâtiment, au sommet d'un mât coulissant, à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont, un pavillon rectangulaire bleu;

2. *de nuit* — du coucher au lever du soleil:]

a) à l'avant du convoi, hissé sur un mât coulissant, à une distance égale des feux de bord vert et rouge, à au moins 6 m au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum admis, un feu blanc brillant éclairant d'une manière ininterrompue un arc d'horizon de 225° . Le feu doit être placé de manière à pouvoir éclairer $112^\circ 30'$ de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à $22^\circ 30'$ sur l'arrière du travers de chaque bord et doit être visible à une distance d'au moins 4 km;

b) un deuxième feu blanc brillant, supplémentaire, de même construction que celui indiqué au point “a” du présent paragraphe, est placé sous le feu blanc brillant à une distance verticale de 1—2 m sur un mât coulissant;

c) au sommet d'un mât coulissant, à une distance de 1—2 m au-dessus du feu blanc brillant, un feu vert éclairant d'une lumière interrompue un arc d'horizon de 225° . Le feu doit être placé de façon à pouvoir éclairer $112^\circ 30'$ de chaque côté du convoi depuis l'avant jusqu'à $22^\circ 30'$ sur l'arrière du travers et être visible de chaque côté (bord) à une distance d'au moins 3 km. Ce feu est le signal distinctif du convoi poussé en marche;

d) dans la partie la plus large du convoi, à tribord, un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de $112^\circ 30'$ et placé de manière à montrer, depuis l'avant jusqu'à $22^\circ 30'$ sur l'arrière du travers, une lumière visible du côté droit à une distance d'au moins 2 km;

e) dans la partie la plus large du convoi, à bâbord, un feu rouge éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de $112^\circ 30'$ et placé de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à $22^\circ 30'$ sur l'arrière du travers une lumière visible du côté gauche à une distance d'au moins 2 km;

f) les feux de bord vert et rouge ci-dessus mentionnés doivent être masqués côté bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m de telle sorte qu'ils ne puissent être aperçus du côté opposé.

La distance verticale entre les feux de bord vert et rouge et le feu blanc brillant inférieur doit être d'au moins 3 m;

g) à la poupe de chacune des dernières unités situées aux extrémités de la formation, un feu bleu éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 135° , soit $67^\circ 30'$ de chaque côté depuis l'axe du bâtiment vers l'arrière; ce feu doit être visible d'au moins 500 m;

h) si la poupe du pousseur dépasse la poupe des dernières unités extrêmes du convoi, le pousseur doit porter à la poupe un feu bleu d'une construction similaire à celle indiquée à la lettre "g" du présent paragraphe;

i) le feu bleu de poupe doit être masqué côté bâtiment de manière à ne pas être visible de la proue.

Marques distinctives du pousseur

3. Si le pousseur est masqué par les unités remorquées, il doit indiquer son nom ou son numéro et le nom de l'organisation (organe de direction) à laquelle il appartient sur des panneaux suffisamment grands, placés aux extrémités de la passerelle de commandement.

Signaux visuels de croisement des bâtiments sur tribord

4. Les signaux visuels prescrits à l'article 41 du présent Règlement doivent être exécutés par le convoi poussé en marche, à tribord de l'unité qui se trouve à droite et qui porte le feu de bord vert.

Feux de route en cas de remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées au remorqueur

5. Le remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées aux bords du remorqueur n'est pas considéré comme poussage et les feux blancs brillants ainsi que les feux de bord rouge et vert sont portés par le remorqueur conformément aux articles 42 et 46 du présent Règlement.

Autres feux et signaux du convoi poussé, non visés dans le présent article

6. En ce qui concerne les feux et les signaux des convois poussés au mouillage et en marche non indiqués dans le présent article, ceux-ci doivent être exécutés en stricte conformité des dispositions du présent Règlement.

CHAPITRE IV

PRÉCAUTIONS À PRENDRE PAR LES BÂTIMENTS EN MARCHÉ, ANCRÉS OU AMARRÉS À LA RIVE

Article 66

Précautions à prendre par les bâtiments ancrés, amarrés ou en marche

Les bâtiments ancrés ou amarrés en tout endroit près de la rive doivent être rangés (amarrés) de façon que leur stationnement (amarrage) ne constitue pas un obstacle pour la navigation et n'endommage pas le balisage de la voie navigable ou les installations portuaires, ouvrages hydrotechniques, etc.

A cet effet, les capitaines, respectivement les timoniers des bâtiments, de même que toutes les autres personnes au service de ce bâtiment doivent prendre toutes les mesures de précaution possibles dépendant d'elles dans les circonstances données.

Les bâtiments ancrés dans un endroit où la profondeur ne dépasse pas 3 m doivent marquer leur ancre mouillée par un signal flottant muni d'un pavillon rouge.

Dans les ports et dans les secteurs de fleuve où la profondeur est inférieure à 3 m il est interdit aux bâtiments de jeter par-dessus bord cendres, scories ou autres matières de cette nature.

Lorsque le bâtiment a perdu un objet quelconque faisant partie de son gréement ou de sa cargaison dans un endroit du chenal navigable où il présente un danger pour la navigation, le capitaine, respectivement le timonier du bâtiment, doit prendre d'urgence les dispositions pour le renflouage de l'objet perdu; s'il n'est pas en mesure de le faire, il doit marquer l'endroit où l'objet a coulé comme suit:

de jour : par un signal flottant de forme et couleur quelconque

de nuit : par un feu de couleur correspondante, indiquant la voie navigable libre entre l'obstacle et la rive droite, respectivement la rive gauche.

En ce cas, le capitaine, respectivement le timonier du bâtiment, doit en informer les autorités compétentes les plus proches dans le plus bref délai par tout moyen à sa disposition.

CHAPITRE V

RADEAUX

Article 67

Dimensions, caractéristiques, compositions et gréements des radeaux

Les radeaux ne peuvent avoir plus de 65 m de longueur et 15 m de largeur, ceci tant pour ceux naviguant à la dérive que pour ceux remorqués.

Le nom et le domicile du propriétaire ou de l'expéditeur du radeau doivent être indiqués sur un panneau à dimensions suffisantes, installé de manière que les inscriptions puissent être lues des deux côtés.

Afin de pouvoir résister à coup sûr à l'action du courant principal et des vagues les radeaux doivent être composés de pièces de bois solidement liées entre elles et assemblées de manière qu'aucune d'entre elles ne dépasse les côtés du radeau.

Si les travaux d'assemblage ou de démontage des radeaux se font sur le fleuve, ils ne doivent provoquer aucun obstacle ou entrave à la navigation.

Les radeaux doivent être pourvus du gréement nécessaire afin de pouvoir exécuter toutes les opérations prescrites par le présent Règlement.

Article 68

Mesures de précaution pour les radeaux en marche ou en stationnement et leur tirant d'eau

Le conducteur doit veiller à ce que le radeau en marche ou en stationnement ne cause aucun dommage ou obstacle aux bâtiments en marche ou en stationnement sur le fleuve.

Il doit également veiller à ce que le radeau ne cause aucun dommage aux constructions, installations, ouvrages hydrotechniques et moyens de protection des rives existants, ou en voie de construction, ni au balisage ou autres signaux installés sur le fleuve ou sur les rives.

De même, il doit respecter rigoureusement les instructions contenues dans les "Avis aux bateliers" émis par les organes compétents en ce qui concerne le passage dans les endroits où sont exécutés des travaux hydrotechniques ou autres.

Article 69

Interdiction de flotter de front, de laisser traîner les ancres ou les chaînes sur le fond du fleuve et passage dans les ports

Il est interdit aux conducteurs de descendre le fleuve avec des radeaux en marche de front ou attachés entre eux. Le conducteur doit faire tout son possible pour maintenir le radeau en dehors de chenal que suivent les bâtiments et empêcher que le radeau se place en travers du courant principal. Si plusieurs radeaux rapprochés l'un de l'autre suivent le courant principal, ils doivent autant que possible flotter sur la même ligne.

Il est interdit aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne dans les lieux où sont posés des câbles ou des conduites.

Lors du passage par les ports, les conducteurs doivent observer les dispositions correspondantes des organes compétents.

Article 70

Interdiction de flottage dans des conditions atmosphériques défavorables et pendant la nuit

Pendant la nuit, de même que par temps bouché (bruine, brouillard, averses ou tempête de neige), la descente des radeaux au fil de l'eau est interdite.

Dans les conditions atmosphériques défavorables, indiquées à l'alinéa précédent, à l'exception de la nuit, les conducteurs doivent, à l'approche de bâtiments, annoncer la présence des radeaux par des sons de cloche ou des cris.

Article 71

Endroits où l'ancrage ou l'amarrage des radeaux est interdit

Il est interdit aux radeaux de jeter l'ancre dans les endroits où elle pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la navigation, ainsi que dans les endroits où sont posés des câbles ou des conduites. De même, ils ne doivent pas être ancrés ou amarrés dans les passages étroits et dans les courbes brusques, ainsi qu'aux traversées de bacs.

Les radeaux doivent être ancrés ou amarrés le plus près possible de la rive.

Dans les cas exceptionnels où les radeaux ne pourraient observer les règles ci-dessus, l'endroit où l'ancre est jetée doit être marqué par un flotteur de forme quelconque qui, pendant la nuit, doit être pourvu d'un feu vert si le flotteur est placé près de la rive droite, d'un feu rouge si le flotteur est placé près de la rive gauche.

Article 72

Eloignement des radeaux échoués

Si le radeau échoué constitue un obstacle à la navigation, le conducteur et le propriétaire du radeau doivent user immédiatement de tous les moyens dont ils disposent pour éloigner l'obstacle dans le plus bref délai possible. Le conducteur doit en outre annoncer ce fait sans retard à l'organe de surveillance de la navigation le plus proche.

Si les personnes visées à l'alinéa précédent ne remplissent pas leur obligation de dégager le chenal navigable dans le délai établi par l'organe compétent de la surveillance de la navigation, si elles refusent de dégager le chenal navigable, ou si elles ne sont pas trouvable, l'organe mentionné appliquera les mesures nécessaires aux frais des personnes visées à l'alinéa précédent. En cas d'urgence, l'organe de la surveillance de la navigation peut procéder au démontage partiel ou total du radeau.

CHAPITRE VI

TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

Article 73

Matières dangereuses

Les bâtiments transportant des matières dangereuses, c'est-à-dire des matières explosives (ME), des matières toxiques (MT), des produits pétroliers et inflammables, doivent adopter des mesures de précaution spéciales.

Article 74

Signaux des bâtiments transportant des matières dangereuses

Le bâtiment transportant des matières dangereuses visées à l'article 73 doit, pendant le stationnement, porter de jour un pavillon rouge de forme triangulaire installé à la proue.

Le bâtiment automoteur transportant des matières dangereuses, naviguant isolément ou remorquant d'autres bâtiments, doit porter de nuit, outre le feu blanc prescrit par l'article 42 du présent Règlement pour les bâtiments automoteurs en marche, le feu rouge prescrit par l'article 45.

Lorsque le bâtiment qui transporte des matières visées à l'article 73 remorque un convoi, il doit porter les feux prescrits à l'article 45 pour les bâtiments remorquant un convoi composé de bâtiments chargés de matières dangereuses.

Marques distinctives des bâtiments transportant des produits pétroliers

Une bande bleu clair, large de 0,15 m, doit être apposée tout autour de la coque du bâtiment au-dessus de la ligne de flottaison en charge sur les bâtiments transportant des produits pétroliers, quant aux bâtiments transportant des produits pétroliers légers, dont le point d'inflammation est inférieur à 28° C, ils doivent avoir en outre la coque peinte en gris (blanc argenté).

Article 75

Place dans le convoi des bâtiments transportant des matières dangereuses

Comme règle générale, les unités transportant des matières dangereuses doivent être placées dans un convoi à la queue, aussi loin que possible des autres unités, dans la mesure où cela correspond à la sécurité de la navigation et à l'ordre de la composition des convois.

Article 76

Signaux visuels des bâtiments transportant des matières dangereuses ancrés ou amarrés à la rive

Tout bâtiment ancré ou amarré à la rive transportant des matières dangereuses doit porter de nuit un feu rouge placé à une distance de 1,50—2 m au-dessus du feu blanc brillant prévu par l'article 52 du présent Règlement. Ce feu, ainsi que le feu d'ancre doivent être visibles de tous les points de l'horizon, à une distance d'au moins 1 km.

Article 77

Prescriptions pour les bâtiments qui n'ont pas été complètement dégazés

Les bâtiments non dégazés qui, après le transport de matières dangereuses présentent encore un danger par suite de l'accumulation des gaz dégagés par les matières ayant été transportées, doivent se conformer aux prescriptions des articles 73, 74, 75 et 76 du présent Règlement.

Article 78

Cas spéciaux

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses d'amarrer ou de jeter l'ancre à proximité d'autres bâtiments stationnant sur le fleuve ou dans le voisinage d'une voie ferrée ou d'habitations situées à proximité des rives.

Les opérations de transbordement de matières dangereuses sur le fleuve ne seront effectuées que dans les conditions prescrites par les organes compétents de surveillance de la navigation et sous le contrôle de ceux-ci.

CHAPITRE VII

AVARIES

Article 79

Mesures à prendre en cas d'avaries

Si un bâtiment risque de couler, le capitaine respectivement le timonier du bâtiment ou du remorqueur doit adopter toutes les mesures pour dégager le chenal et conduire le bâtiment avarié à la rive.

En cas d'abordage, si un des bâtiments entrés en collision menace de couler, le capitaine, respectivement le timonier de l'autre bâtiment, doit faire usage de tous les moyens dont il dispose afin de porter secours au bâtiment avarié et, en premier lieu, l'écartier du chenal.

En cas d'échouage d'un bâtiment remorqué, le capitaine du remorqueur doit adopter toutes les mesures pour le remettre en état de flottaison.

En cas d'impossibilité de déséchouer le bâtiment, le capitaine du remorqueur agit selon les circonstances, tout en prenant les mesures prévues à l'article 56 du présent Règlement.

Tout bâtiment se trouvant à proximité d'un bâtiment émettant des signaux de demande d'assistance doit prêter immédiatement secours si par cela il n'expose au danger ni son propre bateau, ni les passagers qu'il transporte.

Si par suite d'un accident survenu sur le fleuve des vies humaines sont en péril, tous les bâtiments se trouvant à proximité doivent immédiatement procéder, respectivement participer au sauvetage.

Article 80

Mesures à prendre par les bâtiments avariés

L'avarie survenue au cours de la navigation doit être communiquée par les capitaines, respectivement les timoniers, à l'organe de surveillance fluviale le plus proche, en usant de tous les moyens de communication possibles.

L'organe respectif de surveillance fluviale doit accorder au bâtiment avarié la possibilité d'entrer et de stationner dans le port-abri le plus proche.

Article 81

Eloignement des bâtiments échoués ou coulés

Dans le cas où un bâtiment a échoué ou coulé, le capitaine, l'armateur ainsi que toute autre personne intéressée ayant droit de disposer du bâtiment prendront les mesures nécessaires pour renflouer et remettre à flot le bâtiment ainsi que pour éloigner les obstacles entravant la navigation.

Si les personnes susmentionnées ne peuvent ou ne veulent pas exécuter les travaux indiqués, ou si elles ne sont pas trouvables, les autorités compétentes dégageront le chenal par leurs propres moyens et dans le plus bref délai possible aux frais du propriétaire, respectivement de l'armateur du bâtiment.

au Règlement de navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (à l'exception du secteur des Portes de Fer)

Termes employés

Les termes employés dans le présent Règlement doivent s'entendre comme suit:

1. Bâtiment — tout bâtiment ayant des machines ou des voiles comme moyen de propulsion et tout bâtiment non muni de moyen de propulsion.
2. Bâtiment automoteur — tout bâtiment muni de moyen mécanique de propulsion.
3. Bâtiment autopropulsé — tout bâtiment possédant sa propre force motrice.
4. Bâtiment à voiles — tout bâtiment qui a des voiles comme moyen de propulsion.
5. Bâtiment en marche — tout bâtiment qui n'est ni ancré, ni amarré, ni échoué.
6. Petite embarcation — tout bâtiment dont le déplacement est inférieur à 10 t.
7. Petite embarcation automoteur — tout bâtiment dont le déplacement est inférieur à 10 t. et qui utilise ses propres moyens de propulsion.
8. Etablissement flottant — toutes sortes d'installations flottantes, bains, docks, hangars et pontons flottants, appontements, moulins flottants, bacs, etc.
9. Engin flottant — toutes sortes de dragues, treuils, grues flottantes, sonnettes, pompes, etc.
10. Radeau — tout assemblage de troncs d'arbres, de poutres ou de planches liés plus ou moins rigidelement entre eux.
11. Barque — toute embarcation non munie de moyen de propulsion et dont le déplacement est de 5 t. au maximum.
12. Convoi — groupement de bâtiments, de remorqueurs et d'autres unités flottantes, composé de plusieurs bâtiments destinés au remorquage par poussée ou par traction, soit à couple, soit à la file, soit en rangées de front.
13. Remorqueur — bâtiment ou petite embarcation qui tractionne ou pousse un convoi.
14. Chaland — bâtiment non automoteur affecté au transport de marchandises.

15. Capitaine — navigateur qui conduit un bâtiment automoteur d'un déplacement de plus de 10 t.

16. Timonier — navigateur qui conduit un bâtiment non automoteur.

17. Conducteur de radeau — batelier conduisant un radeau.

18. Tirant d'eau du bâtiment — degré d'enfoncement du bâtiment sous le poids du chargement.

Au cours du remorquage le tirant d'eau du convoi est celui du bâtiment au plus grand enfoncement.

19. Port de départ — le port où les marchandises ou les passagers ont été embarqués ou les unités flottantes ont été prises en remorque.

Observation 1. Toutes les règles, sauf les règles spéciales formulées dans le présent Règlement au sujet des bâtiments en général, s'appliquent aussi aux petites embarcations et aux radeaux.

Observation 2. Dans l'application du présent Règlement, les établissements et les engins flottants naviguant sur le fleuve sont assimilés, selon leur déplacement, aux bâtiments ou aux petites embarcations.

ARRANGEMENT²

SUR LA DETERMINATION DE LA COMPETENCE DES AUTORITES CHARGEES DE POURSUIVRE LES INFRACTIONS AUX REGLES DE NAVIGATION COMMISES DANS LES SECTIONS DU DANUBE DU KM 1075 AU KM 1048 ET DU KM 931 AU KM 845,5 SUR LA LIGNE DE FRONTIERE OU DANS SON VOISINAGE IMMEDIAT

Signé à Belgrade, le 10 février 1955

Article 1^{er}

La poursuite des infractions au Règlement de navigation, sur lequel porte l'article 4 de l'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie concernant l'établissement des règles de navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre les deux Etats (à l'exception du secteur des Portes de Fer), commises sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat s'effectuera conformément aux prescriptions du présent Arrangement.

Article 2

La poursuite des infractions visées dans l'article précédent, commises sur la section du Danube s'étendant du km 1075 au km 1048 relèvera de la compétence des autorités de l'un des Etats riverains, tandis que la poursuite des infractions commises sur la section du Danube s'étendant du km 931 au km 845,5 sera de la compétence des autorités de l'autre Etat riverain.

Article 3

La compétence en matière de poursuite des infractions sera attribuée alternativement par période d'un an.

L'échange des secteurs aura lieu le 1er janvier de chaque année.

La première année, la section allant de l'embouchure de la rivière Nera (km 1075) aux localités Moldova Veche sur la rive gauche et Vince sur la rive droite (km 1048) relèvera de la compétence des autorités de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, tandis que la section s'étendant des localités Turnu-Severin sur la rive gauche et Kostol sur la rive droite (km 931) à la localité Pristol sur la rive gauche, respectivement à l'embouchure du Timok sur la rive droite (km 845,5) sera de la compétence des autorités de la République Populaire Roumaine.

¹ Textes officiels roumain et serbo-croate.

² Entré en vigueur le 28 septembre 1955, conformément au par 1 de l'art. 4.

Article 4

Le présent Arrangement entre en vigueur en même temps que l'Accord visé à l'article premier du présent Arrangement.

Fait à Belgrade, le 10 février 1955, en deux exemplaires originaux, en langues roumaine et serbo-croate.

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Roumaine*

Signé: A. IOSIPESCU

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Fédérative
de Yougoslavie*

Signé: E. MALEŠEV

ACCORD²

ENTRE LE GOUVERNEMENT FEDERAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE CONCERNANT LA REGLEMENTATION DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Signé à Sofia, le 10 mars 1955

Le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie, désireux de promouvoir entre les deux Etats, sur la base de l'égalité totale, les relations dans le domaine du commerce et la navigation marchande libre et ouverte, sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

La navigation sur les secteurs autrichien et bulgare du Danube est libre pour les bateaux marchands des deux Parties Contractantes à condition d'observer les dispositions législatives des pays riverains respectifs.

Les effets juridiques de cet Accord ne s'étendent pas aux transports de voyageurs et de marchandises entre les ports d'un même Etat.

Article 2

Sur les secteurs autrichien et bulgare du Danube, les bateaux marchands des Parties Contractantes ont droit, d'une manière générale, au même traitement que les bateaux marchands de tous les autres Etats, tant en ce qui concerne la navigation, le stationnement dans les ports, l'exécution des opérations commerciales et nautiques, l'avitaillement en combustibles et en vivres, qu'en ce qui concerne l'utilisation des installations portuaires publiques et la perception des péages.

Article 3

Chacune des Parties Contractantes reconnaît les prescriptions de l'autre Partie Contractante relatives à la construction, au gréement et à l'équipage des bateaux, tout comme aux documents de bord et aux documents accompagnant les bateaux.

Article 4

Chacune des Parties Contractantes reconnaît le livret de batelier délivré par l'autre Partie Contractante comme document de voyage légal pour le Danube, à condition d'observer les stipulations suivantes: les épouses et les enfants

¹ Textes officiels allemand et bulgare.

² Entré en vigueur le 10 mars 1955, conformément au par. 1 de l'art. 15.

âgés de plus de quinze ans accompagnant les membres de l'équipage doivent être également porteurs de livret de batelier. Les enfants âgés de moins de quinze ans peuvent être inscrits soit dans le livret de leur père, soit dans celui de leur mère.

Les Parties Contractantes échangeront en temps opportun, par voie diplomatique et à titre informatif, les modèles de leurs livrets de batelier et se communiqueront quelles sont leurs institutions habilitées à délivrer ces documents.

Tous les membres de l'équipage, ainsi que les membres de leur famille les accompagnant, doivent figurer dans le rôle d'équipage du bateau.

Article 5

Le livret de batelier délivré par l'une des Parties Contractantes autorise les personnes qui y sont inscrites à franchir dans les deux sens, par voie fluviale, sans passeport ni visa, la frontière d'Etat de l'autre Partie Contractante à bord du bateau sur le rôle d'équipage duquel elles figurent.

Lesdites personnes sont autorisées à débarquer dans les ports danubiens de l'autre Partie Contractante et à circuler librement dans la zone portuaire, sous condition d'y observer les prescriptions en vigueur. Au débarquement, elles doivent se soumettre au contrôle de passeport et à la visite douanière.

Un permis spécial délivré par le Service de Sécurité du port est nécessaire pour quitter la zone portuaire.

Article 6

Le titulaire d'un livret de batelier délivré par l'une des Parties Contractantes peut aussi, en cas de nécessité, franchir par voie de terre la frontière d'Etat de l'autre Partie Contractante si son livret est pourvu d'un visa valable pour ce pays. Dans ce cas, la personne en question est tenue de se rendre du bateau à l'équipage duquel elle appartient à la frontière d'Etat qu'elle doit franchir, respectivement de la frontière sur le bateau, sans s'attarder plus que nécessaire sur le territoire du pays donné. Les visas apposés sur les livrets de batelier seront délivrés dans le plus bref délai possible, sur présentation de l'ordre de voyage de service.

Article 7

Les fonctionnaires dirigeants et les organes de contrôle des entreprises de navigation de l'une des Parties Contractantes se verront octroyer, dans le plus bref délai possible, les visas nécessaires à leur voyage de service sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

Ces personnes seront autorisées à se rendre, pour service, dans les ports de l'autre pays et sur les bateaux de leur entreprise s'y trouvant.

Article 8

Si un bateau est contraint d'ancrer en dehors d'un port, son équipage n'est pas autorisé à quitter son bord. Toutefois, si le débarquement s'avère indispensable, d'abord une personne seulement est autorisée à quitter le bateau et celle-ci devra en informer immédiatement les organes de Sécurité les plus proches qui peuvent, le cas échéant, autoriser le débarquement des autres personnes.

Au cas où leur vie serait en danger, les membres de l'équipage sont autorisés à débarquer en restant toutefois à proximité immédiate du lieu de débarquement jusqu'à l'arrivée des organes de Sécurité avisés par l'un des membres de l'équipage. Les personnes faisant partie de l'équipage sont tenues d'exécuter les instructions des organes de Sécurité.

Article 9

Les bateaux marchands battant pavillon de l'une des Parties Contractantes et tout leur grément sont exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes à l'entrée provisoire et à la sortie du territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 10

Les stocks se trouvant à bord pour les besoins de l'équipage et des passagers ainsi que pour l'exploitation et l'entretien du bateau, au cas où ils y sont régulièrement utilisés, sont, à l'entrée et à la sortie, exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes et ne nécessitent ni permis d'importation ni permis d'exportation à condition d'observer les dispositions portant sur le contrôle douanier en vigueur sur le territoire de l'Etat intéressé.

Les stocks excédant la quantité nécessaire sont soumis au contrôle douanier.

Les marchandises non mentionnées dans les deux premiers alinéas sont sujettes aux dispositions générales douanières en vigueur dans l'Etat donné.

Les stocks indispensables à l'exploitation et à l'entretien du bateau de l'une des Parties Contractantes, entreposés sous contrôle douanier sur le territoire de l'autre Partie, sont exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes et ne nécessitent ni permis d'importation ni permis d'exportation.

Article 11

Les bateaux marchands battant pavillon de l'une des Parties Contractantes, ainsi que leur cargaison, sont exempts de droits de douane, d'impôts et de taxes lorsqu'ils transitent le secteur du Danube de l'autre Partie Contractante.

Les autorités douanières du pays transité peuvent placer les marchandises en transit sous contrôle douanier ou, en cas de nécessité, faire convoier le bateau.

Article 12

Les Parties Contractantes s'engagent, dans le cadre de leurs dispositions en vigueur et dans la mesure du possible, à simplifier et à accélérer les formalités de frontière.

Article 13

Toutes les questions en matière d'exploitation et de commerce, surgissant entre les Parties Contractantes dans le domaine de la navigation intérieure, seront réglées par un accord conclu entre les entreprises de navigation des deux pays. Afin de défendre les intérêts des deux Parties, ces accords requièrent le consentement des autorités compétentes des deux Pays Contractants.

Article 14

Afin de faciliter la navigation, tant dans le domaine du commerce que dans celui de l'exploitation, les entreprises de navigation d'une des Parties Contractantes pourront, sur la base d'une égalité totale, établir sur le territoire de l'autre Partie Contractante des agences ou des bureaux de représentation avec l'effectif nécessaire, à condition de respecter la législation nationale du pays.

Article 15

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature. Il pourra être dénoncé par chacune des Parties Contractantes trois mois au moins avant l'expiration de l'année en cours.

Fait à Sofia, le dix mars 1955, en deux exemplaires originaux, en langues allemande et bulgare, les deux textes faisant également foi.

*Pour le Gouvernement
Fédéral d'Autriche*

Signé: A. HOBEL

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire de Bulgarie*

Signé: IV. POPOV

ACCORD²

ENTRE LE GOUVERNEMENT FEDERAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE CONCERNANT LA REGLEMENTATION ENTRE LES DEUX ETATS DES QUESTIONS DE NAVIGATION SUR LE DANUBE

Signé à Bucarest, le 11 mai 1955

Le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Populaire Roumaine, désireux de faciliter la navigation et le trafic commercial sur le Danube entre les deux Etats sur la base du principe de la liberté de la navigation, sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

Les deux Parties Contractantes confirment par le présent Accord la liberté de la navigation pour les bateaux marchands des deux Parties sur la section autrichienne, respectivement roumaine du Danube, sous condition de respecter les prescriptions législatives des Etats riverains respectifs, ainsi que celles des Administrations fluviales existantes.

Les deux Parties Contractantes s'assurent mutuellement, sans discrimination aucune, le même traitement que celui accordé à tous les autres bateaux marchands en ce qui concerne la navigation, le stationnement dans les ports, l'exécution des opérations portuaires, l'approvisionnement en vivres et en combustibles et la perception des taxes y afférentes.

Le présent Accord ne s'applique pas au trafic entre les ports d'un même Etat.

Article 2

Chaque Partie Contractante reconnaît les prescriptions de l'autre Partie Contractante concernant la construction, le grément et l'équipage des bateaux.

Les bateaux marchands des deux Parties Contractantes auront à leur bord les documents attestant leurs nationalité, propriétaire, capacité de chargement, état sanitaire, navigabilité et, pour les bateaux à passagers, également le nombre de passagers admis. Les bateaux seront munis en outre d'une liste du personnel (rôle d'équipage) à laquelle seront annexés les documents nécessaires (patentes), d'un journal de bord, d'un inventaire et, le cas échéant, d'un certificat de chaudière ou du journal des machines ainsi que du registre d'inspection des réservoirs sous pression. Les bateaux disposant d'appareils radio-télégraphiques seront munis du permis requis.

Les documents seront délivrés par les autorités compétentes de la Partie Contractante sous le pavillon de laquelle navigue le bateau.

¹ Textes officiels allemand et roumain.

² Entré en vigueur le 20 juillet 1955, conformément à l'art. 16.

Article 3

Chaque Partie Contractante reconnaît la carte d'identité de batelier danubien délivrée par les autorités de l'autre Partie Contractante.

Les épouses et les enfants âgés de plus de 15 ans accompagnant les membres de l'équipage doivent avoir des cartes d'identité de batelier séparées. Les enfants âgés de moins de 15 ans peuvent accompagner les membres de l'équipage s'ils figurent sur la carte d'identité de batelier du père ou de la mère. Tant les épouses que les enfants doivent être inscrits dans le rôle d'équipage du bateau.

Article 4

La carte d'identité de batelier danubien de l'une des Parties Contractantes autorise les personnes y figurant à franchir la frontière d'Etat de l'autre Partie Contractante par voie fluviale, dans les deux sens, sans passeport ni visa, à bord du bateau sur le rôle d'équipage duquel elles figurent.

Les bateliers de chaque Partie Contractante peuvent circuler librement dans les ports et les régions portuaires de l'autre Partie Contractante, tout comme les bateliers des bateaux naviguant sous d'autres pavillons étrangers, à condition de respecter les dispositions y afférentes en vigueur dans les ports et régions portuaires.

Article 5

Les titulaires de carte d'identité de batelier danubien de chaque Partie Contractante peuvent aussi, en cas de nécessité, franchir la frontière d'Etat de l'autre Partie Contractante par voie de terre si leur carte de batelier danubien est munie d'un visa valable pour cet Etat. Dans ce cas, les personnes en question se rendront, sans arrêt non justifié sur le territoire étranger, du bateau à l'équipage duquel elles appartiennent à la frontière d'Etat (point de sortie), respectivement de la frontière d'Etat (point d'entrée) sur le bateau.

Les visas pour les cartes d'identité de batelier danubien seront accordés, sous respect des dispositions législatives du pays respectif, dans le plus bref délai possible.

Article 6

Les visas pour voyage de service sur le territoire de l'autre Partie Contractante seront délivrés au personnel de surveillance des entreprises de navigation danubienne de chaque Partie Contractante dans le plus bref délai possible.

Il sera permis à ces personnes à avoir accès, aux fins de service, sur les bateaux de leurs entreprises se trouvant dans les ports de l'autre Partie Contractante et auprès des organes portuaires.

Les noms des employés mentionnés ci-dessus seront, au préalable, communiqués à l'autre Partie Contractante par voie diplomatique.

Article 7

Aucun bateau ne pourra ancrer ou accoster en dehors de la région du port sans autorisation spéciale des autorités compétentes, exception faite des cas de force majeure ou d'impossibilité de poursuivre la navigation. Dans ces cas,

l'équipage n'a pas le droit de débarquer. En cas de nécessité, d'abord une personne seulement mettra pied à terre pour en informer immédiatement les autorités d'Etat les plus proches; si besoin est, celles-ci autoriseront les autres personnes aussi à débarquer.

Si leur vie est en péril, les membres de l'équipage pourront débarquer, sans toutefois s'éloigner du lieu de débarquement jusqu'à l'arrivée des autorités d'Etat appelées par un membre de l'équipage. Les membres de l'équipage devront se conformer aux instructions de ces autorités.

Article 8

Les bateaux marchands battant pavillon d'une des Parties Contractantes ainsi que leurs installations nécessaires à la navigation ou à la manutention de la cargaison sont, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie Contractante, exempts de droits de douane et autres perçus avec ceux-ci.

Article 9

Les stocks se trouvant à bord, nécessaires à l'approvisionnement de l'équipage et des passagers, ainsi qu'à l'exploitation et à l'entretien des bateaux visés à l'art. 8 et leurs installations sont, sous condition du respect des dispositions douanières de l'Etat dans les eaux duquel se trouve le bateau, exempts des droits de douane et autres perçus avec ceux-ci, ainsi que de licences d'importation et d'exportation à l'entrée, respectivement à la sortie du territoire de l'une des Parties Contractantes.

Les stocks excédant les quantités nécessaires à la consommation courante demeureront sous contrôle douanier pour la durée du stationnement du bateau dans les eaux de l'autre Partie Contractante.

Toutes autres marchandises transportées sur les bateaux de l'une des Parties Contractantes, non visées dans les dispositions des alinéas précédents, sont soumises aux dispositions douanières de l'Etat dans les eaux duquel navigue ou stationne le bateau.

Les stocks nécessaires à l'approvisionnement de l'équipage et des passagers, ainsi qu'à l'exploitation et à l'entretien des bateaux visés à l'article 8 et leurs installations, entreposés sous contrôle douanier sur le territoire de l'autre Partie Contractante, sont exempts de droits de douane et autres perçus avec ceux-ci, ainsi que de licences d'importation et d'exportation.

Article 10

Les bateaux marchands battant pavillon de l'une des Parties Contractantes ainsi que les marchandises qu'ils transportent sont, lors du transit du territoire de l'autre Partie Contractante, exempts de droits de douane et autres perçus avec ceux-ci.

Les bateaux des Parties Contractantes paieront, sans distinction aucune, les autres droits perçus sur tous les bateaux.

Les autorités douanières de l'Etat transité peuvent placer les marchandises en transit sous contrôle douanier ou faire convoier le bateau.

Article 11

Les Parties Contractantes se déclarent d'accord d'assurer dans le cadre de leurs prescriptions en vigueur l'accomplissement des formalités de frontière dans le plus bref délai possible.

Article 12

Les Parties Contractantes réservent à leurs entreprises de navigation le droit de conclure entre elles des accords sur les questions relevant du domaine du commerce et de la technique, ainsi qu'en ce qui concerne l'entraide en combustibles, respectivement la mise en entrepôt du charbon et des huiles, et l'assistance réciproque dans la navigation.

Les entreprises de navigation peuvent, sur approbation des autorités compétentes, conclure des accords distincts notamment sur la répartition rationnelle entre les deux Etats des transports de marchandises sur le Danube.

Article 13

Afin de faciliter la navigation sur le Danube, la Navigation roumaine peut avoir une agence à Vienne et à Linz et la Navigation autrichienne à Orșova et à Giurgiu.

Le personnel de ces agences se composera, selon le choix des entreprises de navigation en question, des ressortissants de chacune des Parties Contractantes.

L'établissement et le fonctionnement des agences s'effectueront sans distinction aucune et en respectant les dispositions législatives de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle l'agence a été établie.

Article 14

Les entreprises de navigation danubienne des deux Parties Contractantes ne seront soumises aux impôts sur le revenu, les bénéfices et les biens que dans l'Etat où se trouve la direction (siège) de l'entreprise.

Cette réglementation n'est valable qu'en connexion avec les activités directement liées au transport par voie d'eau et au service de livraison (du bateau et sur bateau).

Article 15

Chaque Partie Contractante s'oblige à prendre les mesures nécessaires pour assurer la libre navigation des bateaux battant pavillon de l'autre Partie Contractante sur tout le parcours du Danube faisant partie de son territoire.

Les indemnités dues à l'autre Partie par suite d'entrave à la libre navigation seront établies par voie diplomatique sur entente entre les deux Gouvernements.

Article 16

Le présent Accord entrera en vigueur après avoir été approuvé par les autorités compétentes des deux Parties Contractantes.

L'Accord est conclu pour une durée d'un an et sera considéré prolongé pour un an s'il n'est pas dénoncé par une des Parties Contractantes trois mois avant l'expiration de l'année pour laquelle l'Accord est valable.

Fait à Bucarest, le 11 mai 1955, en double exemplaires, en langues allemande et roumaine, les deux textes faisant également foi.

*Pour le Gouvernement
Fédéral d'Autriche*

Signé: Dr. A. FILZ

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Roumaine*

Signé: A. IOSIPESCU

ACCORD²

ENTRE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE ET L'UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES SUR LE COMMERCE ET LA NAVIGATION

Signé à Vienne, le 17 octobre 1955

Le Président fédéral de la République d'Autriche et le Présidium du Soviet Suprême de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, désireux de prêter tout leur concours afin de développer les relations économiques entre les deux pays sur la base de l'égalité et des avantages mutuels, ont décidé de conclure un Accord de commerce et de navigation et ont à cette fin désigné leurs plénipotentiaires :

Le Président fédéral de la République d'Autriche: Leopold FIGL, Ministre des Affaires Etrangères de la République d'Autriche,

Le Présidium du Soviet Suprême de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques: Ivan Grigorievitch KABANOV, Ministre du Commerce Extérieur de l'U.R.S.S.,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

La République d'Autriche et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques s'accordent réciproquement le régime absolu de l'Etat le plus favorisé dans le domaine du commerce et de la navigation entre les deux Etats.

Elles adopteront, dans le cadre de leur législation correspondante, toutes les mesures nécessaires pour faciliter et développer les échanges réciproques de marchandises et de services.

Article 2

Aucune des Parties Contractantes n'appliquera, en ce qui concerne les importations en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante ou les exportations à destination du territoire de cette dernière, des restrictions, interdictions ou formalités qui ne sont pas appliquées à l'égard de tout autre Etat.

Article 3

Les Parties Contractantes s'accordent réciproquement le régime de l'Etat le plus favorisé en tout ce qui concerne les droits de douane, d'importation et d'exportation, les taxes nationales prélevées sur les marchandises importées et toutes les règles qui y affèrent.

¹ Textes officiels allemand et russe.

² Entré en vigueur le 17 février 1956, conformément à l'art. 13.

Conformément à ce qui précède, les produits du sol et les produits industriels provenant du territoire de l'une des Parties Contractantes ne seront, tant à leur importation du territoire de l'autre Partie Contractante qu'à leur exportation à destination de l'autre Partie, en aucun cas soumis, en ce qui concerne les droits de douane, les impôts et les taxes, à un régime moins favorable que celui auquel sont assujettis les mêmes produits du sol et produits industriels provenant de l'Etat le plus favorisé.

Les produits du sol et les produits industriels provenant du territoire de l'une des Parties Contractantes, importés sur le territoire de l'autre Partie Contractante par transit du territoire d'un ou de plusieurs Etats, ne seront pas assujettis à des droits de douane, impôts et taxes plus élevés que ceux auxquels ils l'auraient été en cas d'importation directe de leur pays d'origine. Cette disposition sera également valable pour les marchandises transbordées, réemballées ou entreposées en cours de route.

Les Parties Contractantes s'accordent réciproquement le régime de l'Etat le plus favorisé en ce qui concerne le mode de perception des droits de douane, des tarifs et la classification des marchandises, l'interprétation du tarif douanier, le remboursement des droits de douane, la réexportation, le transbordement et le placement en entrepôts des marchandises.

Article 4

Les produits du sol et les produits industriels provenant du territoire d'une des Parties Contractantes ne seront assujettis, après importation sur le territoire de l'autre Partie Contractante, à nuls autres impôts et taxes, ou à d'impôts et taxes internes plus élevés que ceux perçus ou pouvant l'être à l'avenir sur les produits du sol et produits industriels analogues provenant d'un tiers Etat.

Article 5

Les dispositions des articles 2, 3 et 4 de cet Accord ne seront pas appliquées :

a) aux privilèges accordés, ou qui pourraient l'être à l'avenir, par l'une des Parties Contractantes afin de faciliter les relations interfrontières avec les Etats voisins ;

b) aux privilèges découlant d'une union douanière conclue, ou susceptible de l'être, par l'une des Parties Contractantes.

Article 6

Sans déroger aux conditions en vigueur pour leur admission temporaire sur le territoire des deux Parties Contractantes, les objets ci-dessous seront, à l'importation et à l'exportation, exempts des droits de douane et autres :

a) échantillons de marchandises non susceptibles de servir d'articles de consommation ;

b) objets, y compris machines et pièces détachées importés pour essais, expériences ou réparation ;

c) emballages munis du marquage usité dans le commerce et destinés au transport de marchandises ;

d) marchandises pour des expositions, concours ou foires.

Article 7

Les bâtiments de chacune des Parties Contractantes et les marchandises à leur bord jouiront à tous égards, à l'entrée, à la sortie et au cours du séjour dans les ports de l'autre Partie Contractante, du régime de l'Etat le plus favorisé.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas :

a) aux services portuaires, y compris le pilotage et le remorquage dans les ports, chacune des Parties Contractantes se réservant le droit d'exécuter ces travaux;

b) au cabotage; toutefois, n'est pas considéré comme cabotage lorsque les bateaux de chacune des Parties Contractantes se rendent d'un port de l'une des Parties Contractantes dans un autre de ses ports, soit aux fins de décharger partie ou tout de la cargaison venant de l'étranger, soit aux fins de prendre à bord tout ou partie de cargaison à destination d'un Etat étranger.

Article 8

La nationalité des bateaux sera réciproquement reconnue, conformément aux lois et ordonnances de chacune des Parties Contractantes, sur la base des documents et des patentes à bord du bateau délivrés par les autorités compétentes de la Partie respective.

Les documents sur la construction, le grément et l'équipage du bateau, ainsi que les certificats de jaugeage et d'immatriculation et autres documents de bord techniques analogues délivrés ou reconnus par l'une des Parties Contractantes et se trouvant à bord du bateau seront également reconnus par l'autre Partie Contractante.

Article 9

Vu qu'en vertu des lois de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques le commerce extérieur en URSS constitue le monopole de l'Etat, l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques aura en République d'Autriche une Représentation Commerciale dont l'état juridique sera réglé d'après les dispositions de l'Annexe au présent Accord; cette Annexe fait partie intégrante du présent Accord.

Article 10

Les personnes juridiques et les sociétés commerciales dont le siège se trouve sur le territoire de l'une des Parties Contractantes seront pareillement reconnues sur le territoire de l'autre Partie Contractante et jouiront, tout comme les personnes physiques, du même régime que les personnes juridiques, les sociétés commerciales et les personnes physiques de l'Etat le plus favorisé.

Les personnes juridiques, les sociétés commerciales et les personnes physiques de l'une des Parties Contractantes auront le droit de s'adresser aux tribunaux de l'autre Partie Contractante tant en qualité de demandeur que de défendeur.

Article 11

Les personnes juridiques, les sociétés commerciales et les personnes physiques de la République d'Autriche et les personnes juridiques, les sociétés commerciales et les personnes physiques de l'Union des Républiques Socialistes

Soviétiques peuvent convenir que les questions litigieuses découlant de contrats commerciaux conclus, soient résolus par arbitrage. L'accord sur l'arbitrage qui fonctionnera en permanence ou sera constitué pour le cas de litige doit être prévu soit dans le contrat même, soit par un accord distinct conclu dans la forme correspondant au contrat donné. Un tel accord exclut la compétence des tribunaux d'Etat des Parties Contractantes.

Les Parties Contractantes s'engagent à ce que les sentences arbitrales rendues en vertu de l'accord visé à l'alinéa 1 du présent article soient mises à exécution sur leurs territoires.

Les sentences arbitrales ne sont pas exécutoires dans les cas suivants seulement :

a) au cas où, selon les lois de l'Etat où elle a été rendue, la sentence arbitrale n'est pas définitive;

b) au cas où la sentence arbitrale contraint la Partie à accomplir une action inadmissible selon les lois de l'Etat où elle sera exécutoire;

c) au cas où la sentence arbitrale va à l'encontre de l'ordre public de l'Etat où elle sera exécutoire.

Les sentences arbitrales seront exécutées en conformité des lois de l'Etat où elles doivent prendre effet.

Article 12

Les Parties Contractantes favoriseront l'échange entre les deux Etats des expériences acquises dans le domaine de l'industrie, de l'agriculture, de la sylviculture et du transport, auprès de conditions réciproquement avantageuses.

Article 13

Le présent Accord sera ratifié dans le plus bref délai possible et entrera en vigueur le jour de l'échange, à Moscou, des instruments de ratification.

L'Accord est conclu pour une durée de cinq ans. Au cas où, douze mois avant l'expiration dudit délai de cinq ans, aucune des Parties Contractantes ne notifie par écrit son désir de dénoncer l'Accord, celui-ci demeurera en vigueur tant que l'une des Parties Contractantes ne le dénonce au moyen d'un préavis de douze mois.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des deux Parties Contractantes ont signé le présent Accord et y ont apposé leur cachet.

Fait à Vienne, le 17 octobre 1955, en double exemplaires, en langues allemande et russe, les deux textes faisant également foi.

*Pour
la République d'Autriche*

Signé: FIGL

*Pour l'Union des Républiques Socialistes
Soviétiques*

Signé: KABANOV

A N N E X E

A L'ACCORD ENTRE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE ET L'UNION
DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES SUR LE COM-
MERCE ET LA NAVIGATION, DU 17 OCTOBRE 1955

SITUATION JURIDIQUE DE LA REPRESENTATION COMMERCIALE
DE L'UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES
EN REPUBLIQUE D'AUTRICHE

Article 1^{er}

La Représentation Commerciale de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques en Autriche a pour tâche:

- a) de contribuer au développement des relations économiques entre la République d'Autriche et l'U.R.S.S.;
- b) de représenter les intérêts de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques en Autriche en tout ce qui concerne le commerce extérieur;
- c) de réaliser le commerce entre la République d'Autriche et l'U.R.S.S.

Article 2

La Représentation Commerciale constitue partie intégrante de l'Ambassade de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques en Autriche et siège à Vienne. La Représentation Commerciale aura une section à Linz.

Le chef de la Représentation Commerciale de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques en Autriche ainsi que ses trois adjoints jouissent de toutes les immunités et privilèges qui affèrent aux membres des représentations diplomatiques.

Outre les personnes visées à l'alinéa précédent, les employés de la Représentation Commerciale, ressortissants de l'U.R.S.S., seront exonérés des impôts autrichiens sur les revenus réalisés au service du Gouvernement de l'U.R.S.S.

Les locaux occupés par la Représentation Commerciale jouissent du droit d'exterritorialité.

La Représentation Commerciale a le droit d'employer un chiffre.

La Représentation Commerciale n'est pas soumise aux règlements relatifs au registre du commerce.

Article 3

La Représentation Commerciale exerce son activité au nom du Gouvernement de l'U.R.S.S. Le Gouvernement de l'U.R.S.S. ne répond que pour les contrats commerciaux conclus ou garantis en Autriche au nom de la Représentation Commerciale et signés par les personnes habilitées à cet effet.

La Représentation Commerciale publiera dans l'organe officiel de la République d'Autriche les noms des personnes habilitées à agir en son nom dans les affaires d'ordre juridique, ainsi que les renseignements sur l'étendue des droits de chacune de ces personnes en ce qui concerne la signature des obligations commerciales de la Représentation Commerciale. Toute modification devra être publiée dans le même organe.

La responsabilité pour tout contrat commercial conclu par une organisation soviétique quelconque sans la garantie de la Représentation Commerciale n'appartient qu'à cette organisation et l'exécution de ces contrats ne peut porter que sur ses biens.

Article 4

Les immunités et privilèges dont jouit la Représentation Commerciale s'étendent également à son activité commerciale à l'exception de ce qui suit:

a) les litiges découlant des contrats commerciaux conclus ou garantis en territoire autrichien par la Représentation Commerciale relèvent, en l'absence de réserve au sujet de l'arbitrage, de la compétence des tribunaux autrichiens et seront résolus conformément à la législation autrichienne s'il n'en a pas été autrement convenu en vertu des conditions de contrats distincts. Toutefois, aucune mesure conservatoire n'est admise contre la Représentation Commerciale;

b) l'exécution forcée des sentences définitives rendues contre la Représentation Commerciale du chef des litiges visés au point a) est applicable; toutefois elle ne le sera que sur les marchandises et les créances de la Représentation Commerciale.

ACCORD²

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE SUR L'ENTRETIEN ET L'AMELIORATION DU CHENAL NAVIGABLE DANS LE SECTEUR BULGARO- ROUMAIN DU DANUBE

Signé à Sofia, le 29 novembre 1955

Le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie et le Gouvernement de la République Populaire Roumaine désireux d'assurer les meilleures conditions pour l'entretien du chenal navigable du Danube dans le secteur formant frontière entre les deux pays et ce sur la base de l'égalité entre les deux parties et conformément aux dispositions des art. 3 et 39 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, ont nommé les personnes suivantes en qualité de représentants :

Le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie :

Lambo Lambov TELOV, Ministre-adjoint des Transports,

Le Gouvernement de la République Populaire Roumaine :

Gheorghe RADULESCU, Directeur général au Ministère des transports navals et aériens,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

L'entretien et l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur du Danube constituant la frontière d'Etat entre la République Populaire de Bulgarie et la République Populaire Roumaine s'effectueront de la manière suivante :

a) Le secteur allant du km 845,500 (embouchure de la rivière Timok) au km 610 (en amont du port de Somovit) sera entretenu par les organismes compétents de la République Populaire Roumaine.

b) Le secteur allant du km 610 (en amont du port de Somovit) au km 375 (en aval du port de Silistra) sera entretenu par les organismes compétents de la République Populaire de Bulgarie.

Article 2

L'entretien de la voie navigable sera effectué par les organismes compétents des deux Etats, dans l'esprit de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, ainsi que des décisions et recommandations de la Commission du Danube.

¹ Textes officiels bulgare et roumain.

² Entré en vigueur le 29 février 1956.

Article 3

L'obligation d'entretenir et d'améliorer la navigabilité des secteurs respectifs du Danube comporte l'exécution des travaux de maintien des largeur et profondeur du chenal navigable, nécessaires à la circulation des bateaux naviguant normalement sur le Danube, le balisage de jour et de nuit du chenal navigable par des signaux flottants, ainsi que l'élimination des obstacles se trouvant sur le chenal navigable.

Article 4

La pose et l'entretien du balisage côtier incombent aux organismes compétents de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les signaux.

Au cas où un bateau appartenant à l'un des Etats contractants aurait coulé dans les eaux territoriales de l'autre Etat contractant, l'Etat propriétaire a le droit de renflouer ce bateau sous respect des lois en vigueur dans l'Etat dans les eaux territoriales duquel ce bateau aurait coulé.

Au cas où un bateau de l'un des Etats serait coulé dans les eaux territoriales de l'autre Etat, dans un endroit entravant la navigation, il sera procédé comme prévu dans le deuxième alinéa du présent article; les parties s'entraideront en vue du renflouage immédiat et se rembourseront les frais occasionnés par ces travaux.

Article 5

L'entretien des profondeurs nécessaires au fonctionnement normal des hivernages incombe aux organismes compétents de l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent.

Les pays contractants s'obligent à assurer les conditions nécessaires au fonctionnement normal des hivernages, dont l'utilisation s'effectuera conformément à l'art. 4 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, adoptées par la Commission du Danube en 1951.

Article 6

Les projets et l'exécution des travaux hydrotechniques de régularisation des secteurs respectifs seront effectués par les services spécialisés de l'Etat dans les eaux territoriales duquel ces travaux s'imposent.

Les solutions techniques des travaux destinés à améliorer les conditions de navigation dans le secteur bulgaro—roumain et ayant pour effet la modification de l'état ou du régime du fleuve dans ce secteur seront établies après consultation de l'autre partie.

En ce qui concerne les mesures à prendre en vue de prévenir les inondations que causeraient les glaces sur le Danube, chaque Etat agira conformément à un plan d'action commun, établi au préalable.

Article 7

Afin de coordonner l'activité hydrotechnique dans le secteur bulgaro—roumain du Danube, est créée la Commission mixte bulgaro—roumaine pour l'entretien et l'amélioration du chenal navigable.

Rentrent dans la compétence de la Commission :

— élaborer les propositions pour les plans d'ensemble et de perspective concernant l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur bulgaro—roumain du Danube, qu'elle soumettra à l'approbation des organismes compétents des deux Etats;

— élaborer et proposer les plans annuels des travaux incombant à chaque partie dans leurs secteurs respectifs;

— proposer les mesures communes de prévention contre les inondations dans le secteur bulgaro—roumain de Danube;

— proposer le volume des échanges réciproques de données et d'informations de caractère technique, nécessaires aux travaux hydrotechniques d'entretien et d'amélioration des conditions de navigation dans le secteur bulgaro—roumain du Danube;

— communiquer les solutions techniques des travaux hydrotechniques de régularisation effectués dans le secteur bulgaro—roumain du Danube et agissant sur le régime du fleuve dans ce secteur;

— constater l'exécution des obligations découlant pour chaque partie du présent Accord.

Article 8

La Commission mixte bulgaro—roumaine pour l'entretien et l'amélioration du chenal navigable sera créée jusqu'au 23 décembre 1955 et se composera de représentants ayant pleins pouvoirs du Ministère des Transports de la République Populaire de Bulgarie et du Ministère des Transports Navals et Aériens de la République Populaire Roumaine.

La Commission tiendra ses sessions ordinaires deux fois par an et fonctionnera conformément au Règlement d'organisation et de fonctionnement annexé, faisant partie intégrante du présent Accord.

Les sessions se tiendront alternativement sur le territoire de chaque Etat contractant.

Article 9

Chaque pays est pleinement responsable de la garantie des conditions de navigation normales dans le secteur qui lui revient. Dans ce but ils doivent effectuer les travaux d'entretien et d'amélioration du chenal navigable dans le volume requis.

Article 10

Les échanges réciproques permanents d'informations sur l'état du chenal navigable dans le secteur bulgaro—roumain du Danube ainsi que l'échange réciproque des plans hydrographiques des secteurs respectifs se feront directement entre les organismes compétents des deux Etats, tout en respectant les dispositions législatives en vigueur dans chaque Etat, relatives à la diffusion de ces données et de ces documents.

L'échange réciproque de ces documents aura lieu conformément au Règlement d'organisation et de fonctionnement de la Commission mixte bulgaro—roumaine pour l'entretien et l'amélioration du chenal navigable.

Article 11

En liaison avec l'entretien du chenal, il incombe à chaque partie de mesurer les profondeurs, d'effectuer des études hydrographiques, de déterminer la direction et la vitesse du courant dans le tronçon dont l'entretien lui appartient.

Article 12

Les envois d'outillages et déplacements de personnel en dehors des limites des eaux territoriales en vue d'exécuter les travaux liés à l'application du présent Accord, seront assurés réciproquement par les deux parties sur la base d'une demande adressée au préalable par la partie intéressée par l'intermédiaire des ministères cités à l'art. 8 ci-dessus.

Au cas où l'exécution de ces travaux nécessiterait également des débarquements sur le territoire de l'autre pays, dans les limites d'une zone de 200 m au plus de la rive, il y aura à ce sujet indication expresse dans la demande.

Si les travaux en question doivent durer plus d'un jour, leur programme sera établi de façon à ce qu'ils ne soient exécutés que du lever au coucher du soleil, le personnel et l'outillage devant retourner chaque soir dans leurs eaux territoriales.

Au cas où pour des nécessités d'ordre technique les installations flottantes devraient rester pendant la nuit sur les lieux des travaux, leur personnel ne quittera pas leur bord et en avertira les gardes-frontières de l'Etat dans les eaux territoriales duquel sont exécutés les travaux.

Les envois d'outillage et déplacements de personnel pour lesquels la demande en question a été faite ne s'effectueront qu'après que la partie requérante y aura reçu l'autorisation.

Article 13

La communication de la satisfaction de la demande d'envoi d'outillages et de déplacement de personnel dans les eaux territoriales de l'autre partie, ainsi que les formalités auprès des gardes-frontières s'effectueront conformément à la procédure indiquée dans le Règlement d'organisation et de fonctionnement de la Commission mixte bulgare—roumaine pour l'entretien et l'amélioration du chenal navigable.

Article 14

Pour l'exécution des travaux hydrotechniques découlant du présent Accord, les deux parties s'entraideront autant que possible en installations et en matériaux et mettront au point le mode de règlement des frais.

Article 15

Les litiges éventuellement surgis lors de l'application de présent Accord et n'ayant pu être réglés par la Commission mixte bulgare—roumaine pour l'entretien et l'amélioration du chenal navigable seront, par l'intermédiaire des organismes compétents, soumis aux deux gouvernements afin d'y trouver une solution commune.

Article 16

Le présent Accord est valable pour une période de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur.

Au cas où, six mois avant l'expiration du délai de 5 ans, aucune des deux parties ne demanderait par écrit la dénonciation de l'Accord, sa validité sera automatiquement prolongée pour une nouvelle période de cinq ans.

Article 17

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de son approbation par les gouvernements des deux pays contractants.

Fait et signé à Sofia, le 29 novembre 1955, en deux exemplaires en langues bulgare et roumaine, les deux textes faisant également foi.

*Au nom du Gouvernement
de la République Populaire de Bulgarie*

Signé: L. L. TEOLOV

*Au nom du Gouvernement
de la République Populaire Roumaine*

Signé: GH. RADULESCU

REGLEMENT

D'ORGANISATION ET DE FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSION MIXTE BULGARO—ROUMAINE POUR L'ENTRETIEN ET L'AMELIORATION DU CHENAL NAVIGABLE DANS LE SECTEUR BULGARO—ROUMAIN DU DANUBE

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES, ORGANISATION

Article 1^{er}

Sur la base de l'art. 7 de l'Accord conclu le 29 novembre 1955 entre les Gouvernements de la République Populaire de Bulgarie et de la République Populaire Roumaine sur l'entretien et l'amélioration du chenal navigable du secteur bulgaro—roumain du Danube, allant du km 845,500 au km 375, est créée la Commission mixte bulgaro—roumaine aux fins de coordonner l'activité commune dans le secteur cité ci-dessus, brièvement dénommée dans le présent Règlement Commission mixte bulgaro—roumaine.

Article 2

La Commission mixte bulgaro—roumaine se compose de représentants du Ministère des Transports de la République Populaire de Bulgarie et du Ministère des Transports Navals et Aériens de la République Populaire Roumaine.

Article 3

Chaque délégation se compose d'un représentant ayant pleins pouvoirs du ministère respectif et d'un suppléant de ce représentant.

Chaque délégation aura en outre des spécialistes dans le domaine de l'entretien du chenal navigable et des travaux hydrotechniques sur le Danube, particulièrement dans le secteur bulgaro—roumain.

Article 4

La Commission mixte bulgaro—roumaine se réunira en session ordinaire deux fois par an, du 10 au 20 février et du 20 au 30 septembre.

Chaque partie pourra demander la convocation d'une session extraordinaire toutes les fois qu'elle l'estimera nécessaire.

Au cas où la Commission jugerait qu'il n'est pas nécessaire de tenir deux sessions ordinaires au courant de l'année, mais une seulement, elle pourra faire des propositions en ce sens aux ministères en question.

Article 5

Les sessions se tiendront alternativement sur le territoire de chaque partie, dans les localités fixées par la partie où se tiendra la session.

Article 6

Les langues officielles de la Commission mixte bulgare—roumaine seront le bulgare et le roumain, langues dans lesquelles auront lieu les discussions et seront rédigés les documents et la correspondance relatifs à l'activité de la Commission.

Les traductions seront assurées par la partie sur le territoire de laquelle se tiendront les sessions.

Article 7

Les séances des sessions seront présidées alternativement par des représentants ayant pleins pouvoirs des deux parties.

Le secrétariat des sessions sera organisé par la partie où se tiendra la session.

Article 8

Chaque session fixe l'ordre du jour préliminaire de la session suivante.

Au cas où, durant la période écoulée entre deux sessions, surviendraient des problèmes dont l'examen s'avèrerait nécessaire, les deux parties se communiqueront réciproquement ces problèmes 60 jours au moins avant l'ouverture de la session à laquelle ils seront examinés.

L'ordre du jour définitif de chaque session de la Commission mixte bulgare—roumaine sera établi à la première séance de la session en question.

Article 9

Les décisions concernant les problèmes entrant dans la compétence de la Commission mixte bulgare—roumaine seront adoptées sur accord entre les deux représentants et deviendront immédiatement applicables.

Au cas où un accord complet ne pourrait survenir entre les deux représentants ou que certains problèmes dépasseraient la compétence de la Commission, chaque partie soumettra aux ministères respectifs ces questions pour solution.

Article 10

Au cours d'une session il sera tenu autant de séances que nécessaire pour examiner tous les problèmes figurant à l'ordre du jour définitif.

A la fin de chaque session sera dressé en langues bulgare et roumaine un procès-verbal comprenant les décisions adoptées. Les procès-verbaux seront signés par chaque représentant. Ceux-ci en recevront chacun un exemplaire, par les soins du secrétariat.

Article 11

Les tâches et les attributions de la Commission mixte bulgaro—roumaine découlent de la compétence que lui confère l'art. 7 de l'Accord et seront accomplies conformément aux prescriptions du présent Règlement.

Article 12

La Commission mixte bulgaro—roumaine a pour tâche d'étudier et de connaître les nécessités d'ordre technique concernant l'entretien et l'amélioration du chenal navigable du Danube dans le secteur bulgaro—roumain.

Article 13

La Commission élaborera des projets de plans coordonnés, d'ensemble et de perspective pour les travaux d'entretien et d'amélioration des conditions de navigabilité dans le secteur bulgaro—roumain, en tenant compte des nécessités de ce secteur et des réelles possibilités de travail des unités exécutantes, ainsi que des recommandations de la Commission du Danube.

En élaborant les plans à long terme, il sera toujours veillé à ce que les travaux exécutés dans les secteurs respectifs se développent de manière analogue et que l'élimination des seuils et des obstacles se trouvant dans le chenal navigable se fasse graduellement.

Article 14

La Commission élabore des projets de plans annuels pour les travaux d'entretien et d'amélioration des conditions de navigabilité dans le secteur commun, répartis par activités et par objectifs entre les secteurs bulgare et roumain.

La Commission établira en même temps l'ordre d'urgence des travaux proposés dans le plan.

A la session de septembre de chaque année, la Commission rendra définitif le projet du plan de travail pour l'année suivante, tandis qu'à la session de février elle rendra définitif le plan opératif et l'ordre d'urgence des travaux à effectuer au courant de l'année.

Article 15

Au cas où surgiraient des situations exceptionnelles de nature à modifier d'une manière essentielle les conditions de navigation dans le secteur et nécessitant des mesures complémentaires de la part des deux Etats, la Commission élaborera :

— le plan d'action commun pour la durée des très basses eaux pendant la période de navigation;

— le plan d'action commun pour prévenir les inondations pouvant être causées par les embâcles dans le secteur bulgare—roumain.

De semblables plans de mesures à prendre seront aussi établis dans d'autres situations analogues.

Article 16

La Commission analysera et élaborera en outre des propositions de mesures techniques et d'organisation à caractère normatif, pour que l'activité des unités effectuant les travaux d'entretien et d'amélioration du chenal puissent se dérouler normalement.

La Commission poursuivra :

- l'établissement d'une terminologie technique commune;
- l'unification du mode de travail sur les lieux et du mode d'interprétation des données, afin d'obtenir des éléments comparatifs;
- l'introduction de formulaires-types pour les travaux plus importants.

Article 17

A la session de février, la Commission établira les termes pour les travaux du plan opératif annuel et les éléments ci-après :

- période d'installation et de fonctionnement du balisage du chenal navigable;
- schéma du balisage du chenal navigable;
- points critiques exigeant des observations toutes spéciales;
- périodes où seront exécutés les levés hydrographiques aux points critiques;
- périodes où devront être exécutés les dragages destinés à maintenir les profondeurs nécessaires à la navigation;
- travaux courants de régularisation devant être exécutés au cours de l'année;
- programme des parcours des bateaux hydrographiques affectés au service du balisage.

Article 18

La Commission propose le volume, la forme de présentation, les termes et le mode de communication, pour les échanges réciproques d'informations concernant les problèmes liés à l'état du chenal navigable et les travaux planifiés ou accidentels, effectués par les deux parties dans le secteur commun.

Article 19

La Commission donnera son avis sur les projets des travaux à effectuer dans le lit et suivra l'évolution de ces travaux afin qu'il ne se produise pas d'aggravation de l'état du chenal ou de modifications nuisibles à l'état du lit du fleuve.

La Commission saisit les parties si des travaux de nature à porter préjudice au chenal ou à l'autre partie sont exécutés sur la rive ou dans les eaux nationales.

Article 20

La Commission surveille directement ou par l'intermédiaire des organismes compétents de chaque pays, la manière dont sont remplies les tâches et les

obligations découlant de l'Accord bulgaro—roumain, des plans d'action élaborés en commun par la Commission mixte bulgaro—roumaine et des recommandations de la Commission du Danube.

Article 21

La Commission mixte aura soin que les parties n'exécutent pas, dans les eaux territoriales de l'autre Etat, des travaux techniques ou d'exploitation qui ne seraient pas liés à l'entretien de la voie navigable.

Article 22

La Commission mixte règlera les désaccords d'ordre technique ou opératif, susceptibles de surgir entre les unités exécutantes des deux parties dans la période entre les sessions.

Article 23

La Commission mixte veille à ce que l'exécution des travaux d'entretien et d'amélioration des conditions de navigation dans le secteur commun ait lieu à un niveau adéquat, en utilisant les expériences d'autres Etats danubiens ainsi que celles des hydrotechniciens soviétiques.

CHAPITRE III

ECHANGE RÉCIPROQUE D'INFORMATIONS ET DE DONNÉES

Article 24

La transmission réciproque des données sur l'état et le niveau des eaux du Danube, des informations sur les glaces du Danube, des avis aux bateliers des données sur la position des signaux de navigation (balisage) flottants et côtiers, sur les modifications survenues dans la voie navigable, la profondeur minima aux points critiques dans la voie navigable, la profondeur minima aux points critiques ainsi que sur les sondages exécutés périodiquement sur le chenal navigable dans le secteur bulgaro—roumain du Danube s'effectuera par correspondance ordinaire entre les deux services d'entretien de la voie navigable de Giurgiu et de Roussé.

Ces échanges réciproques d'informations auront un caractère permanent et s'effectueront de manière à ce que chaque partie soit informée dans le plus bref délai possible des changements intervenus dans l'état du chenal navigable.

Article 25

Les informations à caractère très urgent, surtout l'annonce du danger d'embâcles, d'inondations, de l'apparition de points critiques, de changements dans le chenal navigable, d'avaries des signaux flottants, etc. se feront réciproquement, par télégramme ou par téléphone, entre les unités visées à l'art. 24 ci-dessus.

Les avis aux bateliers seront transmis à l'autre partie au plus tard 24 heures après leur rédaction.

Article 26

La transmission réciproque des plans hydrographiques du secteur bulgaro—roumain du Danube, exécutés par les organismes compétents des deux parties s'effectuera par l'intermédiaire du Ministère des Transports de la République Populaire de Bulgarie et du Ministère des Transports Navals et Aériens de la République Populaire Roumaine aux dates qui seront fixées pour chaque zone où seront exécutés des levés hydrographiques, conformément à l'art. 17 du présent Règlement.

Article 27

Les communications réciproques pendant la période entre les sessions de la Commission mixte bulgaro—roumaine en ce qui concerne les plans coordonnés d'ensemble et de perspective, les plans annuels des travaux d'entretien du chenal navigable dans le secteur bulgaro—roumain du Danube, ainsi que la transmission des éventuels projets et plans relatifs aux travaux cités ci-dessus, s'effectueront entre le Ministère des Transports de la République Populaire de Bulgarie et le Ministère des Transports Navals et Aériens de la République Populaire Roumaine en respectant les dispositions législatives des deux pays.

Article 28

La correspondance concernant l'échange d'informations entre les deux parties se fera dans la langue du pays qui expédie la correspondance ou l'information.

CHAPITRE IV

PASSAGE DE LA FRONTIÈRE ET EXÉCUTION DES TRAVAUX DANS LES EAUX TERRITORIALES ET SUR LE TERRITOIRE DE L'AUTRE PAYS

Article 29

Les demandes pour l'envoi d'outillage et le déplacement du personnel dans la région des eaux territoriales, prévues à l'art. 12 de l'Accord, comprendront les données suivantes :

- tronçon du secteur où seront exécutés les travaux ;
- durée des travaux ;
- nature des travaux et indications sommaires des principales opérations à exécuter dans les eaux territoriales de la partie dont on demande l'autorisation ;
- spécification des installations qui seront employées ;
- tableau du personnel participant à ces travaux en minimum 3 exemplaires ;
- port ou point d'où seront envoyés le personnel et les outillages.

Article 30

La communication de la satisfaction de la demande d'envoi d'outillages et de déplacement du personnel en vue de l'exécution de travaux hydrotechniques dans les eaux territoriales de l'autre partie se fera dans un délai de 15 jours au plus à partir du jour de la réception de la demande.

La communication de l'approbation se fera directement, par l'intermédiaire des services d'entretien de la voie navigable de Giurgiu, respectivement Roussé, ainsi que par l'intermédiaire des gardes-frontières de ces mêmes localités.

Dans des cas exceptionnels et justifiés, lorsque l'urgence des travaux hydrotechniques nécessite la réduction du délai de 15 jours, l'approbation sera communiquée dans un délai de 5 jours.

Article 31

Le personnel affecté aux travaux hydrotechniques découlant de l'Accord et du Règlement sera pourvu d'une carte munie d'une photo, délivrée par son unité tutélaire et dont il résulte qu'il est autorisé à participer aux travaux hydrotechniques du secteur bulgaro—roumain du Danube. De même, ce personnel figurera sur un tableau visé par les organismes de surveillance de frontière de l'Etat qui l'envoie.

L'envoi dans les eaux territoriales de l'autre partie, après la communication de l'approbation par la partie en question, s'effectuera sur la base du tableau du personnel et de l'outillage à envoyer. Ce tableau sera visé par les autorités gardes-frontières de la partie qui effectue l'envoi.

Lors du passage de la frontière, ce tableau sera vérifié par les autorités gardes-frontières de l'autre partie sur la base des cartes spéciales délivrées à ce personnel.

Au cas où les travaux dureraient plusieurs jours, ces organismes pourront, sur la base des tableaux et des cartes spéciales, contrôler chaque jour le personnel sur les lieux du travail.

Article 32

Au début de chaque année, le Ministère des Transports de la République Populaire de Bulgarie et le Ministère des Transports Navals et Aériens de la République Populaire Roumaine se communiqueront réciproquement, par écrit, les travaux d'installation, d'entretien et d'enlèvement des signaux flottants et de sondages de contrôle des profondeurs navigables du chenal, en indiquant les noms et le nombre des bateaux qui effectueront ces opérations.

Les bateaux affectés au balisage, dont les noms ont été communiqués, pourront exécuter les travaux mentionnés ci-dessus même dans les eaux territoriales de l'autre partie.

Le Ministère des Transports de la République Populaire de Bulgarie et le Ministère des Transports Navals et Aériens de la République Populaire Roumaine notifieront aussi ce qui précède aux autorités gardes-frontières des deux pays.

CHAPITRE V

ENTRAIDE

Article 33

Au cas où l'une des deux parties aurait besoin de l'aide de l'autre partie en outillages ou en matériaux nécessaires exclusivement à l'exécution des travaux d'entretien et d'amélioration des conditions de navigabilité dans le

secteur bulgaro—roumain du Danube, travaux prévus dans le plan annuel établi par la Commission mixte bulgaro—roumaine, elle adressera sa demande par l'intermédiaire du Ministère des Transports de la République Populaire de Bulgarie, respectivement du Ministère des Transports Navals et Aériens de la République Populaire Roumaine.

Article 34

Au cas où il serait possible de satisfaire la demande indiquée à l'art. 33 ci-dessus, l'outillage ou les matériaux seront mis à disposition sur la base d'un contrat. Le décompte des frais liés à l'utilisation des outillages ou à la livraison des matériaux se fera conformément aux dispositions en vigueur sur l'échange de marchandises et sur les paiements entre les deux Etats.

CHAPITRE VI

CONSTATATION DE L'EXÉCUTION DES TÂCHES AFFÉRENTES À L'ENTRETIEN DU CHENAL NAVIGABLE

Article 35

A chaque session ordinaire de février, la Commission mixte bulgaro—roumaine constatera si les travaux planifiés pour l'année écoulée ont été exécutés.

La constatation de l'exécution des travaux et de la manière dont les obligations de la Commission ont été remplies se fera, lorsque la nécessité s'en présentera, sur les lieux.

Article 36

Sur la base des constatations faites sur les lieux, la Commission mixte bulgaro—roumaine dressera le procès-verbal conformément à l'art. 10 du présent Règlement.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 37

La durée de la validité du présent Règlement est la même que celle de l'Accord conclu entre le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie et le Gouvernement de la République Populaire Roumaine sur l'entretien et l'amélioration du chenal navigable du Danube dans le secteur bulgaro—roumain, et fait partie intégrante de l'Accord.

ACCORDS CONCLUS EN 1957

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPU- LAIRE FEDERATIVE DE YOUSLAVIE AU SUJET D'UNE REGLE- MENTATION PLUS CONCRETE DES QUESTIONS DE NAVIGATION SUR LE DANUBE

Signé à Sofia, le 19 avril 1957

Le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie, d'une part, et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (R. P. F. Y.), d'autre part, désireux de créer, dans l'esprit de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, des conditions stables pour la coopération sur le Danube, en tant que voie navigable, dans l'intérêt du commerce et de la navigation libre pour les bateaux marchands des deux Etats sur un pied d'égalité parfaite, sont convenus de ce qui suit:

§ 1. Tout bateau marchand fluvial des Parties Contractantes et son équipage sont tenus d'observer intégralement, sur les secteurs du Danube faisant partie du territoire de la République Populaire de Bulgarie et de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, les ordonnances de l'Etat dans les eaux duquel ils se trouvent.

§ 2. Chaque Partie Contractante reconnaît les dispositions de l'autre Partie Contractante en ce qui concerne la construction et l'armement des bateaux, ainsi que les dispositions sur les documents de bord, les certificats d'aptitude au commandement et de capacité, l'équipage minimum et le rôle d'équipage.

§ 3. Chaque Partie Contractante reconnaît la validité des livrets de batelier danubiens délivrés par les autorités habilitées de l'autre Partie Contractante aux membres de l'équipage.

L'épouse et les enfants de tout membre de l'équipage peuvent être enregistrés dans son livret de batelier. Toutefois, des livrets séparés peuvent être délivrés aux épouses, tout comme aux enfants âgés de plus de 15 ans.

Tout membre de l'équipage et les membres de famille l'accompagnant doivent figurer dans le rôle d'équipage.

§ 4. Le livret de batelier danubien délivré par l'une des Parties Contractantes autorise les personnes qui y sont inscrites à franchir par voie fluviale la frontière d'Etat de l'autre Partie Contractante sans passeport ni visa, et ceci sur le bateau sur le rôle d'équipage duquel elles figurent. Un duplicata de ce rôle d'équipage doit être remis à l'arrivée et au départ du bateau aux autorités de frontière compétentes.

¹ Textes officiels bulgare et serbo-croate.

Les personnes visées à l'alinéa 1 seront autorisées à débarquer et à circuler librement, de l'arrivée au départ du bateau, dans la zone portuaire se trouvant sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Au cas où ces personnes voudraient quitter ladite zone, elles devront y obtenir l'autorisation des organes compétents. Le permis de circulation dans le port n'est valable que pour la zone portuaire et la période y indiquées, cette période ne pouvant, néanmoins, dépasser la durée de stationnement du bateau dans le port.

Les membres de l'équipage qui, soit par nécessité de traitement médical à recevoir en dehors du bateau, soit pour d'autres motifs justifiés, ont été retenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante après le départ du bateau, doivent obtenir de la part des organes d'Etats compétents un permis de séjour pour une plus longue période.

Le détenteur du livret de batelier danubien peut également, en cas de nécessité, franchir la frontière d'Etat de l'autre Partie Contractante soit par voie terrestre, soit par voie aérienne, si son livret est muni d'un visa valable délivré par la Partie respective.

Le visa pour un tel voyage sera accordé dans le plus bref délai possible, la direction déterminée du trajet pouvant y être inscrite. Dans ce cas, la personne en question doit, sauf retard justifié, quitter le pays, respectivement rejoindre le bateau en observant la direction de voyage indiquée.

En cas de voyage de service, les visas nécessaires seront délivrés aux fonctionnaires dirigeants des entreprises de navigation danubienne des deux Parties Contractantes dans le plus bref délai possible.

§ 5. Les Parties Contractantes échangeront en temps opportun, par voie diplomatique et à titre informatif, les modèles de leurs livrets de batelier danubien et se communiqueront quels sont leurs organismes habilités à les délivrer et à les légaliser, ainsi que la durée de leur validité.

§ 6. Les vivres nécessaires à l'approvisionnement de l'équipage et des passagers, ainsi que les stocks indispensables à l'exploitation et à l'entretien du bateau pendant le séjour dans les eaux de l'autre Partie Contractante sont, à l'entrée et à la sortie, exempts de droits de douane, d'impôts et d'autres taxes à condition d'observer les prescriptions sur le contrôle douanier de la Partie Contractante correspondante.

Tout autre stock de vivres dépassant les besoins normaux et toute marchandise sont soumis au contrôle douanier.

Les stocks indispensables à l'exploitation et à l'entretien du bateau de l'une des Parties Contractantes, entreposés sous contrôle douanier sur le territoire de l'autre Partie Contractante sont exempts de tous droits de douane, d'impôts et de taxes.

§ 7. Afin de faciliter la navigation, tant dans le domaine du transport que dans celui du commerce, les entreprises de navigation danubienne de l'une des Parties Contractantes peuvent, sur la base d'une réciprocité totale et effective, ouvrir des bureaux de représentation (des agences) dans les ports danubiens de l'autre Partie Contractante, à condition de respecter la législation nationale en vigueur.

§ 8. Les impôts sur le revenu des entreprises de transport fluvial ne seront perçus que par la Partie Contractante sur le territoire de laquelle est enregistré le siège de la direction de l'entreprise.

§ 9. Les compagnies de navigation intéressées des Parties Contractantes peuvent conclure des accords de coopération afin de régler, dans ce domaine, les conditions techniques de transport ou de commerce. Ces accords doivent être approuvés par les autorités d'Etat compétents.

§ 10. Le présent Accord doit être approuvé par les Gouvernements des Parties Contractantes. Il entrera en vigueur le jour de l'échange des notes par lesquelles les Parties Contractantes notifieront l'approbation de leur Gouvernement et sera valable pour une durée d'un an.

Si, trois mois avant l'expiration de la première année, le présent Accord n'est dénoncé par aucune des Parties Contractantes, il demeure automatiquement en vigueur pour la suivante période d'un an, avec le même droit de dénonciation.

Fait à Sofia, le dix-neuf avril 1957, en deux exemplaires originaux, en langues bulgare et serbo-croate, les deux textes faisant également foi.

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire
de Bulgarie*

Signé: S. STAIKOV

*Pour le Gouvernement
de la République Populaire Fédérative
de Yougoslavie*

Signé: IV. BRUKNER

ACCORD²

ENTRE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE ET L'UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES SUR LA REGLEMENTATION DES QUESTIONS TECHNIQUES ET COMMERCIALES DU DOMAINE DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Signé à Moscou, le 14 juin 1957

La République d'Autriche et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, désireuses de promouvoir le commerce et la navigation entre les deux États, et ce sur la base du principe de la liberté de la navigation, sont convenues de ce qui suit:

Article 1^{er}

Etant donné que la navigation sur le Danube est libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les États sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et les taxes de navigation, ainsi que les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale, les deux Parties Contractantes adopteront, sur la base de la réciprocité, des mesures afin que pour les bateaux de l'autre Partie Contractante la navigation soit libre, continue et possible en tout temps sur leurs secteurs du Danube.

Les dispositions du présent Accord ne sont pas applicables au trafic entre les ports d'un même Etat.

Article 2

Les Parties Contractantes s'accorderont réciproquement, dans tout ce qui a trait à la navigation marchande sur le Danube, le régime de l'Etat le plus favorisé, en particulier en ce qui concerne le séjour des bateaux dans les ports des Parties Contractantes, l'exécution des opérations portuaires (y compris le chargement et le déchargement), l'emploi des installations et dépôts portuaires, l'approvisionnement des bateaux en combustibles et en vivres, la perception des droits et les soins médicaux donnés en cas de nécessité.

Le recours aux services des pilotes par les bateaux marchands de l'une des Parties Contractantes lors de la navigation sur le secteur danubien de l'autre Partie Contractante n'est pas obligatoire. Toutefois, toutes les mesures seront prises afin que, selon les possibilités, suite soit donnée dans le plus bref délai à la demande de pilote faite par le capitaine.

¹ Textes officiels allemand et russe.

² Entré en vigueur le 6 novembre 1957, conformément à l'art. 17.

Article 3

Lors de la navigation sur le Danube des bateaux marchands des deux Parties Contractantes, les lois et prescriptions de l'Etat riverain correspondant doivent être respectées, et les dispositions fondamentales généralement adoptées pour la navigation danubienne, ainsi que les règles de la surveillance fluviale seront appliquées dans la mesure où elles ne sont pas en contradiction avec les lois et prescriptions de l'Etat riverain correspondant.

Les deux Parties Contractantes feront le nécessaire aux fins de coopération entre leurs services hydrométéorologiques sur le Danube.

Chacune des Parties Contractantes reconnaît les prescriptions de l'autre Partie Contractante relatives à la construction et au grément des bâtiments ainsi qu'aux documents de bord et au recrutement de l'équipage.

Article 4

Les deux Parties Contractantes prendront, dans le cadre de leur législation en vigueur, des mesures afin d'accélérer et de simplifier autant que faire se pourra l'application dans les ports et à la frontière des prescriptions douanières, sanitaires et autres.

Article 5

Les bateaux marchands de l'une des Parties Contractantes ainsi que les marchandises qu'ils transportent sont exempts des droits de douane et autres lorsqu'ils transitent le territoire de l'autre Partie Contractante par le Danube. Les autorités douanières de l'Etat que transite le bateau ont droit, conformément aux lois en vigueur dans cet Etat, de placer ces marchandises sous contrôle douanier.

Article 6

Les bateaux marchands de l'une des Parties Contractantes entrant provisoirement dans les ports de l'autre Partie Contractante, non à des fins de chargement, mais pour compléter leurs provisions de bord sont exempts des formalités douanières et des droits de douane et autres impôts; ils se trouvent cependant, jusqu'à leur départ, sous le contrôle des autorités douanières.

Article 7

Les bateaux marchands de l'une des Parties Contractantes, ainsi que l'équipement, le grément et les pièces de rechange se trouvant à leur bord sont, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour un séjour temporaire, notamment pour l'exécution d'opérations de chargement et de déchargement, ainsi qu'à la sortie, exempts de droits de douane et d'autres impôts de même que de permis d'importation et d'exportation.

Les stocks importés se trouvant à bord aux fins d'approvisionnement de l'équipage et des passagers, ainsi que d'exploitation et d'entretien des bâtiments sont, tant à l'entrée qu'à la sortie, exempts de droits de douane et d'autres taxes, ainsi que de permis d'importation et d'exportation sous condition d'observer les dispositions sur le contrôle douanier de la Partie Contractante dans les eaux de laquelle les bateaux se trouvent.

Les stocks de bord dépassant les nécessités usuelles sont, lors du séjour des bateaux de l'une des Parties Contractantes dans les eaux de l'autre Partie Contractante, soumis au contrôle douanier sans toutefois être taxés de droits de douane ou nécessiter un permis d'importation et d'exportation.

Les stocks de bord nécessaires à l'équipage, aux passagers, à l'exploitation et à l'entretien des bateaux, entreposés sous contrôle douanier sur le territoire de l'autre Partie Contractante, sont exempts des droits de douane et autres taxes et de permis d'importation et d'exportation.

Toutes autres marchandises non visées dans les alinéas précédents du présent article sont soumises aux dispositions douanières correspondantes, en vigueur dans l'Etat dans les eaux duquel séjournent les bateaux.

Article 8

Chacune des Parties Contractantes reconnaîtra les cartes d'identité des membres de l'équipage délivrées par les autorités compétentes de l'autre Partie Contractante. De telles cartes d'identité sont: pour les membres de l'équipage des navires autrichiens le "Donauschifferausweis", et pour les membres de l'équipage des bateaux soviétiques le "Паспорт Моряка СССР" (Passport Moriaka SSSR).

Si les épouses et les enfants des membres de l'équipage se trouvent avec eux à bord du bâtiment, les enfants âgés de plus de 15 ans, ainsi que les épouses doivent être munis de cartes d'identité séparées, tandis que les enfants âgés de 15 ans et moins seront inscrits sur la carte d'identité du père ou de la mère.

Tous les membres de l'équipage ainsi que leurs épouses et leurs enfants se trouvant à bord du bâtiment doivent être enregistrés dans le rôle d'équipage.

Article 9

Les cartes d'identité visées à l'article 8 du présent Accord donnent aux personnes qui y sont inscrites et se trouvent à bord d'un bateau de l'une des Parties Contractantes le droit de franchir sans passeport ni visa, dans les deux sens, les frontières d'Etat de l'autre Partie Contractante à condition de figurer dans le rôle d'équipage du bateau.

Les personnes possédant la carte d'identité de l'une des Parties Contractantes sont autorisées à débarquer dans les limites du territoire portuaire de l'autre Partie Contractante et d'y circuler librement tant que le bateau se trouve dans le port. Lors du débarquement, toute personne doit se soumettre au contrôle de passeport et à la visite douanière établis dans le port donné. Lesdites personnes ne peuvent franchir les limites du territoire portuaire que sur autorisation des autorités compétentes.

Article 10

Les titulaires de la carte d'identité de l'une des Parties Contractantes peuvent, en cas de besoin, franchir par terre la frontière d'Etat de l'autre Partie Contractante si leur carte d'identité est munie du visa de cette autre Partie. Dans ce cas ces personnes doivent se rendre à destination sans s'attarder pour des raisons injustifiées sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

Les visas sur les cartes d'identité sont délivrés dans le plus bref délai possible en observant la législation de l'Etat respectif.

Article 11

Les employés des administrations et des entreprises de navigation de l'une des Parties Contractantes doivent, pour franchir à des fins de service la frontière d'Etat de l'autre Partie Contractante, être munis de passeports valables pourvus des visas appropriés.

Chacune des Parties Contractantes fera le nécessaire afin que les personnes visées à l'alinéa 1 du présent article se voient accorder les visas exigés dans le délai le plus bref possible et pour qu'en cas de nécessité il leur soit rendu possible d'avoir accès dans les ports danubiens et sur les bateaux.

Article 12

Les membres de l'équipage des bateaux de l'une des Parties Contractantes ayant grossièrement ou à maintes reprises violé les lois ou prescriptions de l'autre Partie Contractante ne seront pas, sur demande dûment motivée des autorités de cette Partie, admis à naviguer sur les bâtiments fréquentant les eaux de l'Etat dont les lois ou prescriptions ont été violées.

Article 13

Aucun bateau des Parties Contractantes n'est autorisé à amarrer ou à ancrer dans la section de fleuve de l'autre Partie située en dehors du port sans autorisation spéciale des autorités compétentes de cette Partie, exception en font les cas de force majeure ou d'impossibilité de poursuivre le trajet. Dans tels cas l'équipage est tenu de demeurer à bord et ne peut quitter le bateau sans l'autorisation des autorités locales compétentes. En cas de nécessité, deux ou trois membres de l'équipage chargés par le capitaine du bateau peuvent débarquer pour aviser les autorités locales les plus proches.

Si la vie des membres de l'équipage est en danger, ceux-ci peuvent descendre à terre. Toutefois, ils ne sont pas autorisés à quitter le lieu de débarquement jusqu'à l'arrivée des autorités officielles qui seront appelées par les membres de l'équipage. Les membres de l'équipage sont tenus d'observer les dispositions législatives de ces autorités.

Article 14

Le transport de marchandises prévu par voie du Danube, dans les deux sens, dans le cadre du trafic-marchandises austro—soviétique, sera équitablement réparti par les entreprises de navigation des deux Parties Contractantes en tenant compte des intérêts de celles-ci, afin de se garantir réciproquement une participation satisfaisante à ces transports.

Les entreprises de navigation des deux Parties Contractantes peuvent, sur autorisation des autorités compétentes, s'entendre au sujet de questions d'ordre technique et commercial, particulièrement en ce qui concerne la répartition rationnelle des transports de marchandises sur le Danube et, pour cette raison, elles signeront un accord dès que possible.

Article 15

L'établissement et l'activité des agences des entreprises de navigation s'effectueront en observant la législation et les règles de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle leur ouverture est envisagée.

Article 16

Les entreprises de navigation danubienne de chacune des Parties Contractantes ne paieront les impôts liés directement à leur activité du domaine du transport, de la livraison de marchandises et du transport de voyageurs que dans l'Etat où se trouve leur direction (siège).

Article 17

Le présent Accord sera ratifié et entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification qui se fera à Vienne. L'Accord demeure en vigueur tant qu'il ne sera pas dénoncé par l'une des Parties Contractantes trois mois avant l'expiration de l'année en cours.

Fait à Moscou, le 14 juin 1957, en double exemplaires, en langue allemande et russe, les deux textes faisant également foi.

*Sur mandat du Président
Fédéral de la République
d'Autriche*

Signé: BISCHOFF

*Sur mandat du Présidium du
Soviet Suprême de l'Union des Républiques
Socialistes Soviétiques*

Signé: BAKAIEV

PARTIE II

**ACCORDS CONCLUS ENTRE LES ENTREPRISES
DE NAVIGATION DES ETATS DANUBIENS AU
SUJET DES QUESTIONS DE LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE**

ACCORDS CONCLUS EN 1955

ACCORD²

SUR LES CONDITIONS GENERALES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE L'ENTREPRISE DE NAVIGATION FLUVIALE BULGARE, L'ENTREPRISE DE NAVIGATION HONGROISE SOCIETE PAR ACTIONS, L'ENTREPRISE DE NAVIGATION MARITIME ET FLUVIALE ROUMAINE, L'ENTREPRISE DE NAVIGATION DANUBIENNE TCHECOSLOVAQUE, SOCIETE D'ETAT, ET L'ENTREPRISE D'ETAT SOVIETIQUE DE NAVIGATION DANUBIENNE³

Signé à Bratislava, le 26 septembre 1955

Afin de déterminer les conditions de transport sur le Danube de marchandises d'exportation et d'importation de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie et de l'URSS, l'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP), l'Entreprise de navigation hongroise, société par actions (MAHART) l'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine (NAVROM), l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, société d'Etat (ČSPD) et l'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne (SDGP), sont convenues, par l'intermédiaire de leurs représentants, que les conditions générales suivantes s'appliqueront au transport sur le Danube de marchandises d'exportation et d'importation à bord de bateaux appartenant aux entreprises mentionnées ci-dessus.

I. DEMANDES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 1^{er}

Le transporteur prend en charge la marchandise sur demande présentée par l'expéditeur (ou l'affréteur); celle-ci doit comporter les indications suivantes:

- a) la date à laquelle l'expéditeur voudrait disposer du bateau;
- b) la nature et la quantité de la marchandise destinée au transport ou au remorquage;
- c) le lieu du chargement et du déchargement;
- d) le nom et l'adresse de l'expéditeur (ou de l'affréteur);
- e) le nom et l'adresse du destinataire.

¹ Textes officiels russe et français. (Le texte français figurant dans le Recueil n'est pas le texte officiel)

² Entré en vigueur le 31 décembre 1955, conformément au par. 4 de l'art. 63

³ Le texte de l'Accord est présenté avec les modifications apportées aux Conférences des Directeurs des Entreprises de navigation danubienne tenues à Bratislava du 26 mai au 3 juin 1958 et à Varna du 20 au 27 août 1959.

La demande doit également porter mention de l'adresse de l'agent (mandataire) de l'expéditeur, qui doit être averti lorsque le bateau est disponible pour le chargement ou le remorquage.

Article 2

Les demandes peuvent être présentées verbalement ou par écrit; les demandes verbales et télégraphiques doivent être confirmées par écrit.

Dans un délai de trois jours à partir de la réception de la demande, le transporteur doit signifier à l'expéditeur (ou à l'affréteur) son acceptation ou son refus. Le défaut de réponse dans le délai prescrit équivaut à un refus. En cas d'acceptation, le transporteur peut apporter des modifications aux termes de la demande après entente avec l'expéditeur (ou l'affréteur).

II. DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 3

Le transporteur délivre à l'expéditeur, au choix de celui-ci, un connaissement ou une lettre de voiture pour la marchandise embarquée, ou pour l'objectif à remorquer. Le connaissement et la lettre de voiture sont établis en concordance avec l'ordre de chargement portant la signature de l'expéditeur et présenté au transporteur au plus tard au début du chargement à bord.

Article 4

24 heures au plus tard avant le commencement du chargement, l'expéditeur doit remettre au transporteur, au lieu d'expédition, et en même temps que l'ordre de chargement, tous les documents exigibles par les règlements portuaires, douaniers, sanitaires et autres; l'expéditeur est responsable vis-à-vis du transporteur des pertes encourues par suite d'une présentation tardive ou d'une rédaction inexacte ou incomplète de ces documents.

Article 5

Le connaissement est établi en deux exemplaires au moins, dont un doit accompagner la marchandise. Si l'expéditeur en exprime le désir, il peut lui être délivré plusieurs exemplaires de texte identique du connaissement ou de la lettre de voiture, chacun portant l'indication du nombre d'exemplaires établis par document. Si le transporteur a délivré le connaissement en plus d'un exemplaire, l'accomplissement de l'un deux a pour effet l'annulation des autres.

L'original de la lettre de voiture accompagne la marchandise et, au lieu de destination, doit être remis au destinataire en même temps que la marchandise. L'expéditeur en reçoit un double au lieu d'expédition, toutefois, s'il en exprime le désir, il peut se faire délivrer une ou plusieurs copies du double; de même, le destinataire peut obtenir une ou plusieurs copies de la lettre de voiture.

Le connaissement ou l'original du double de la lettre de voiture, revêtu du cachet de l'entreprise de navigation, remis à l'expéditeur, constitue l'attestation de la prise en charge par le transporteur de la marchandise indiquée dans ce document.

Article 6

Le connaissement et la lettre de voiture sont établis d'après un modèle uniforme qui définit les conditions de transport, obligatoires tant pour le transporteur que pour l'expéditeur (ou le destinataire). Les formulaires des connaissements et des lettres de voiture sont imprimés dans la langue du pays du transporteur, ainsi qu'en russe et en français.

Article 7

Le transporteur peut, sur accord avec l'expéditeur, inclure dans le connaissement ou la lettre de voiture d'autres conditions qui, dans ce cas, deviennent obligatoires pour ces deux parties.

III. RESPONSABILITÉ DE L'EXPÉDITEUR EN MATIÈRE DE PRÉSENTATION DE LA MARCHANDISE ET DU TRANSPORTEUR LORS DE SA PRISE EN CHARGE

Article 8

Si le propriétaire de la marchandise, ou l'affréteur, ne présente pas celle-ci au transporteur, ou s'il la lui présente en quantité inférieure à celle convenue, il doit lui payer une amende s'élevant à 50% du prix de transport de la quantité non fournie.

Le montant de cette amende est diminué du tiers lorsque le transporteur a été prévenu 10 jours à l'avance par l'expéditeur.

Article 9

Si l'expéditeur présente la marchandise dans un emballage défectueux, ou si ses marques d'identification ne sont pas suffisantes, et s'il ne leur apporte pas, en temps voulu pour réaliser le chargement, les améliorations proposées par le transporteur, la partie défectueuse de la marchandise est considérée comme n'ayant pas été présentée.

Le refus de la marchandise pour de tels motifs donne lieu à l'établissement d'un acte, contresigné par les représentants du transporteur et de l'expéditeur.

Article 10

Si le transporteur refuse de prendre en charge la quantité de marchandise convenue, ou s'il ne fournit pas le bateau destiné à son transport, il doit payer au propriétaire de la marchandise ou à l'affréteur une amende s'élevant à 50% du prix de transport de la quantité de marchandise qu'il a refusée. Le montant de cette amende est diminué du tiers lorsque le propriétaire de la marchandise ou l'affréteur a été prévenu 10 jours à l'avance par le transporteur.

Article 11

Le transporteur a le droit de fournir le bateau aux fins de chargement avec 4 jours* d'avance ou de retard sur la date convenue lors de l'acceptation de la demande.

* Note — Les jours calculés sont de 24 heures.

Si le bâtiment a été mis à disposition pour chargement avant la date convenue, l'estarie est comptée à partir du commencement effectif des travaux.

Pour tout retard par rapport à la date convenue (y compris les décalages ci-dessus) dans la mise à disposition du bateau, le transporteur doit payer au propriétaire de la marchandise ou à l'affrèteur une amende s'élevant pour les huit premières journées à 0,05% du prix de transport par jour de retard. A l'expiration de ces huit jours, le propriétaire de la marchandise ou l'affrèteur a le droit de refuser l'utilisation du bateau et d'exiger du transporteur le paiement d'une amende de 50% du prix de transport. Le montant des pénalités comprend les amendes payées antérieurement par le transporteur au titre du retard encouru.

Dans les cas énumérés à l'article 63, les parties sont exonérées du paiement des amendes prévues aux articles 8, 10 et 11.

IV. DÉCOMPTE DU PRIX DE TRANSPORT

Article 12

Le prix du transport de la marchandise est acquitté, par accord entre les parties, soit par l'expéditeur au moment de l'expédition, soit par le destinataire au moment de la réception, d'après les tarifs établis.

Le fret est payable au plus tard 48 heures après la réception de la facture. S'il n'est pas réglé dans les délais prescrits, l'expéditeur ou le réceptionnaire est tenu de payer au transporteur une pénalité de 0,05% par jour de retard.

Article 13

La personne à qui incombe le règlement du fret doit acquitter le solde du prix du transport et les frais accessoires déterminés postérieurement à l'expédition au plus tard 48 heures après réception d'une facture complémentaire. Si elle n'effectue pas ce versement dans le délai prescrit, elle est tenue de payer, par jour de retard, une amende de 0,05% sur la somme non acquittée.

De son côté, le transporteur lui rembourse les sommes qui ont pu être perçues en trop dans un délai de 48 heures suivant la présentation d'une réclamation à ce sujet et il est passible par jour de retard d'une amende de 0,05% sur la somme non remboursée.

Article 14

Le prix du transport, les frais accessoires et les amendes sont acquittés dans la monnaie de l'État du lieu d'expédition ou de réception de la marchandise, sauf accord contraire entre les parties.

V. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT

Article 15

Le chargement de la marchandise destinée au transport et son déchargement au lieu de destination sont effectués par les soins du transporteur ou de son agent aux frais de l'expéditeur (ou du destinataire), ou bien par les soins et aux frais de l'un de ces derniers.

Article 16

Le transporteur porte à la connaissance des expéditeurs et des destinataires la liste des ports et des embarcadères dans lesquels les opérations de chargement sont effectuées par ses soins ou ceux de son agent, ainsi que les tarifs appliqués pour l'exécution de ces travaux. Il peut également, en accord avec l'expéditeur (ou le destinataire), assumer les obligations de chargement et de déchargement ailleurs que dans les ports énumérés dans la liste visée ci-dessus.

Article 17

Si les travaux de chargement et de déchargement sont effectués aux points où ces opérations ne sont pas assumées par le transporteur ou par son agent, la marchandise transportée doit être chargée (ou déchargée) par les soins et aux frais de l'expéditeur (ou du destinataire) et la responsabilité de l'exécution de ces opérations dans les délais prescrits incombe à l'expéditeur.

Elle peut également incomber au destinataire, à condition que cela ait été spécifié lors de la réception de la demande de transport.

Article 18

Les opérations de chargement et de déchargement des bateaux s'effectuent dans l'ordre de leur arrivée dans les ports, selon les normes fixées pour le port donné, conformément à l'Annexe 1 du présent Accord. Dans les ports non énumérés à l'Annexe 1, les normes de chargement et de déchargement dans les ports (points de chargement) sont fixées par accord entre l'affrètement et le transporteur.

Le chargement et le déchargement des bateaux automoteurs et des bateaux-citernes sont effectués hors tour.

Article 19

Lorsque le chargement est effectué par les soins et aux frais de l'expéditeur, le transporteur est tenu de préciser, deux jours à l'avance, la date à laquelle le bateau sera effectivement disponible, compte tenu des dispositions de l'article 11.

Article 20

Lorsque le déchargement est effectué par les soins et aux frais du destinataire, le transporteur est tenu de communiquer à l'expéditeur la date approximative de l'arrivée du bateau au lieu de destination et le jour de son appareillage. Si le déchargement au lieu de destination n'est pas effectué directement par le destinataire, l'expéditeur est tenu de communiquer au transporteur, lorsqu'il lui confie la marchandise, le nom exact et l'adresse de l'entreprise avec laquelle il s'est mis d'accord pour le déchargement. L'expéditeur est tenu d'informer le destinataire (ou l'entreprise qui, selon leur accord, effectuera le déchargement) de l'heure prévue pour l'arrivée du bateau au lieu de destination, et de lui communiquer tous les renseignements nécessaires concernant le bateau et la cargaison.

Le transporteur doit communiquer au destinataire, ou à l'entreprise, selon les indications de l'expéditeur, l'heure de l'arrivée du bateau au lieu de destination deux jours à l'avance quand le bateau descend le courant, et cinq jours à l'avance quand il remonte.

Article 21

La responsabilité pour les délais de chargement (ou de déchargement) commence trois heures après la remise à l'expéditeur (ou au destinataire) ou à l'entreprise indiquée par l'expéditeur (ou le réceptionnaire), de l'avis communiquant que le bateau est prêt pour ces opérations; cet avis peut être remis à toute heure du jour ou de la nuit.

Si, à l'arrivée du bateau au port de chargement ou de déchargement, il s'y trouve d'autres unités en cours de chargement et de déchargement, l'estarie commence à courir à partir du moment où le bateau est inclus dans la norme des manutentions simultanées, compte tenu du nombre des unités arrivées dans le port avant lui, ainsi que des normes fixées pour ces opérations dans le port donné. L'heure à laquelle le bateau a été inclus dans la norme de manutention doit être précisée dans l'avis mentionné ci-dessus, qui contiendra l'énumération de tous les bateaux arrivés plus tôt dans le port et devant subir ces opérations avant lui.

L'inclusion du bateau dans la norme de manutention simultanée commence à partir du moment où le délai prévu pour la manutention d'un bateau se trouvant sous chargement ou déchargement a pris fin, même si la manutention effective de ce bateau n'a pas pris fin ou, en cas de l'accomplissement de la manutention avant terme, à partir du moment où la manutention d'un des bateaux a effectivement pris fin.

L'expéditeur, le destinataire ou leur représentant ne peuvent refuser la réception de l'avis de prêt au chargement.

Article 22

L'expéditeur, le destinataire (ou toute autre entreprise désignée par l'expéditeur) sont tenus d'opérer le chargement ou le déchargement de jour et de nuit, tous les jours de la semaine, y compris les jours fériés, sauf dispositions législatives contraires en vigueur dans le pays où s'effectuent ces opérations. La durée de stationnement du bateau pendant le chargement ou le déchargement, déterminée par les normes, est augmentée du temps pendant lequel l'opération n'a effectivement pas pu être exécutée pour des raisons imputables au transporteur, ou par suite de mauvais temps.

La durée effective du chargement ou du déchargement (avec indication de l'augmentation à ajouter au temps fixé par les normes) est spécifiée dans l'acte de chargement (ou de déchargement) qui est signé, d'une part, par le capitaine (ou le contremaître), ou par son agent et, d'autre part, par l'expéditeur (ou le destinataire) ou par toute autre entreprise, selon les indications données par l'expéditeur.

Le chargement n'est pas considéré terminé tant que l'expéditeur n'a pas remis au transporteur tous les documents nécessaires devant accompagner la marchandise, ou tant qu'il n'a pas signé l'acte de chargement.

Le déchargement n'est pas considéré terminé tant que le destinataire n'a pas verbalisé tous les documents nécessaires attestant que la marchandise lui a été remise par le transporteur et qu'il n'a pas signé l'acte de déchargement.

Article 23

Lorsque le temps de planche prévu a été dépassé, l'expéditeur ou le destinataire doit payer au transporteur une amende de 30 kopeks par tonne de portée en lourd du bateau et par 24 heures ou fraction de 24 heures; à cet égard la demi-heure compte pour 1 heure entière, les durées de moins d'une demi-heure ne sont pas prises en considération. Si le bateau a été rendu disponible avant terme, le transporteur paie au destinataire ou à l'expéditeur une prime s'élevant à 50% de l'amende ci-dessus. Le décompte est effectué sur la base de l'acte de chargement (ou de déchargement).

Si l'expéditeur ou le destinataire l'en ont chargé, le transporteur peut effectuer le décompte des amendes et des primes directement avec l'entreprise effectuant, selon les indications de l'expéditeur ou du destinataire, le chargement ou le déchargement.

Les règlements se font dans la monnaie du pays où sont effectuées les opérations de chargement, sauf convention contraire entre le transporteur et l'expéditeur.

Article 24

Si la durée de stationnement du bateau pendant le chargement par les soins de l'expéditeur dépasse le double du délai prévu par les normes et est d'au moins 5 jours, le transporteur est en droit de faire appareiller avec une cargaison incomplète. Dans ce cas, l'expéditeur est tenu de payer au transporteur, en plus de l'amende pour la surestaries, les 100% du prix de transport, depuis le lieu d'expédition jusqu'au lieu de destination, afférant à la quantité de marchandise non chargée.

Article 25

Lorsque la durée de stationnement du bateau pendant le déchargement par les soins du destinataire (ou d'une entreprise désignée par l'expéditeur) dépasse le double du délai prévu par les normes et est d'au moins 5 jours, de même, lorsque le destinataire se refuse à effectuer le déchargement ou à prendre livraison de la marchandise qui lui est destinée, le transporteur est en droit de procéder au déchargement et de mettre sous garde la marchandise sur place ou, en cas d'impossibilité, dans l'endroit le plus proche dans le pays de destination où cette opération est réalisable en avisant immédiatement l'expéditeur.

Dans un tel cas, tous les frais encourus pour le déchargement et la garde de la marchandise, ainsi que les amendes pour surestaries sont à la charge de l'expéditeur. Le transporteur a droit de nantissement sur la cargaison.

Article 26

Dans le cas où le chargement ou le déchargement est effectué par les soins de l'expéditeur, du destinataire ou d'une entreprise désignée par l'expéditeur, ceux-ci sont responsables envers le transporteur des dommages ayant

pu être occasionnés au bateau ou au matériel se trouvant à bord au cours de ces opérations, à concurrence du coût effectif des réparations (ou du remplacement des parties endommagées).

VI. RÉCEPTION A L'EXPÉDITION ET LIVRAISON À L'ARRIVÉE DE LA MARCHANDISE

Article 27

La remise de la marchandise au transporteur par l'expéditeur et la livraison au destinataire par le transporteur a lieu au cours des opérations de chargement ou de déchargement. L'expéditeur (ou le destinataire) est tenu de présenter (ou de décharger) la marchandise en temps voulu, de façon que ces opérations s'effectuent dans les délais fixés par les normes en vigueur; l'expéditeur (ou le destinataire) est responsable vis-à-vis du transporteur des surestaries provoquées par un retard dans la présentation (ou le déchargement) de la marchandise, conformément aux dispositions de l'article 23.

Le transporteur est responsable de la cargaison à partir du moment où le capitaine (ou le contremaître) du bateau, ou son agent, a signé sur l'ordre de chargement le reçu de la marchandise et prend fin lorsque le destinataire (ou l'entreprise indiquée par l'expéditeur) a signé le reçu de la marchandise sur la copie du connaissement.

Article 28

Lorsque le chargement est effectué par les soins du transporteur, celui-ci peut prendre d'avance livraison, auprès de l'expéditeur, de la marchandise destinée au transport, sous condition de la garder dans ses entrepôts, moyennant paiement de frais de magasinage fixés par lui, jusqu'à ce que le bateau soit disponible pour le chargement.

De même, lorsque le déchargement est effectué par les soins du transporteur, celui-ci peut garder la marchandise dans ses entrepôts et la livrer ensuite au destinataire après paiement des frais de magasinage fixés par lui.

Dans ces cas, la responsabilité du transporteur commence à partir du moment où il a signé, sur l'ordre de chargement, le reçu de la marchandise aux fins de conservation préalable en entrepôts et prend fin au moment où le destinataire signe, sur la copie du connaissement, le reçu de la marchandise au sortir de l'entrepôt.

Article 29

La quantité des marchandises solides prises en charge de l'expéditeur et remise au destinataire est déterminée, sur accord entre le transporteur et l'expéditeur :

a) par le poids que l'expéditeur a déclaré dans l'ordre de chargement, le transporteur ayant droit de le vérifier par tous moyens, tant pendant le chargement que pendant le déchargement, afin d'établir le prix du transport ;

b) par les échelles de jauge (tirant d'eau), lues avant et après le chargement (ou le déchargement), les résultats de la lecture étant consignés dans un acte joint au connaissement, revêtu de la signature du capitaine (ou

du contremaître) du bateau, ou de son agent, et de l'expéditeur (ou du destinataire);

c) par mesurage sur balance (bascules centésimales, à réservoir, à wagons, à élévateur, etc.) appartenant au transporteur, à l'expéditeur ou au destinataire et dûment poinçonnée, conformément aux règlements en vigueur dans le pays donné.

d) par le nombre des colis et le poids déclaré par l'expéditeur ou déterminé par tout autre moyen.

Article 30

La quantité de la cargaison liquide transportée en citernes, prise en charge de l'expéditeur et remise au destinataire est déterminée, sur accord entre le transporteur et l'expéditeur:

a) par lecture avant et après chargement des échelles des réservoirs de stockage dûment certifiées par les services compétents du pays donnée

b) par lecture des échelles des citernes dûment certifiées conformément aux règlements en vigueur dans le pays du transporteur

c) en l'absence de telles échelles, la quantité de la marchandise reçue et livrée est déterminée par mesurage du niveau dans les citernes au moment du chargement et du déchargement, le poids de la marchandise servant au calcul du prix du transport étant établi d'après la déclaration de l'expéditeur.

Article 31

Des convoyeurs désignés par l'expéditeur peuvent accompagner la marchandise pendant le transport, s'il en a été convenu ainsi entre le transporteur et l'expéditeur.

Article 32

Lorsque le chargement est effectué par les soins de l'expéditeur, les locaux contenant la cargaison sont, sauf accord contraire entre le transporteur et l'expéditeur, scellés par l'expéditeur; les scellés sont enlevés au lieu de destination en présence du destinataire ou de l'agent de l'expéditeur. L'apposition et la levée des scellés donnent lieu à l'établissement d'un acte spécial.

Article 33

Dans les cas prévus par les articles 31 et 32, la quantité et le poids de la cargaison sont déterminés d'après la déclaration de l'expéditeur, le transporteur ayant le droit de les vérifier par tous moyens au moment du chargement ou du déchargement, afin d'établir le prix du transport.

Article 34

Sauf accord contraire entre le transporteur et l'expéditeur, la quantité de la marchandise livrée est déterminée lors de la livraison au destinataire de la même manière que lors de sa réception par le transporteur. Le mode de détermination de la quantité de la marchandise transportée, adopté par le transporteur et l'expéditeur est obligatoire pour le destinataire.

Article 35

Si, au point de déchargement, il est constaté que la quantité de la marchandise est inférieure à celle déterminée au point de chargement, le destinataire adresse, compte tenu des dispositions du chapitre IX une réclamation:

a) au transporteur, dans les cas indiqués aux paragraphes *b)*, *c)* et *d)* de l'article 29, *a)*, *b)* et *c)* de l'article 30, et à l'article 32, sur le vu d'un document certifiant qu'à l'arrivée de la cargaison les scellés de l'expéditeur étaient violés; la quantité manquante est précisée dans un acte spécial signé par le capitaine (ou contremaître) du bateau, ou par un autre représentant du transporteur et par le destinataire;

b) à l'expéditeur, dans les cas visés au paragraphe *a)* de l'article 29, à l'article 31, ainsi qu'à l'article 32, sur le vu d'un document certifiant qu'à l'arrivée les scellés de l'expéditeur étaient intacts.

Dans ces cas, le transporteur doit participer à la vérification de la quantité de la marchandise effectuée par le destinataire, et contresigner l'acte précisant l'importance de la perte constatée; quant à l'expéditeur, il a le droit d'invoquer la co-responsabilité du transporteur.

Article 36

Le transport de matières facilement inflammables, explosives et présentant un danger d'incendie, de produits corrosifs et vénéneux et de marchandises sujettes à l'inflammation spontanée, ainsi que de marchandises de grande valeur (or, argent, platine, etc.) doit faire l'objet d'un accord particulier entre l'expéditeur et le transporteur.

Article 37

Sur demande de l'expéditeur, le transporteur peut, moyennant rémunération complémentaire, se charger de faire assurer la cargaison expédiée auprès de sociétés d'assurances, conformément aux lois en vigueur.

VII. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR EN MATIÈRE DE DÉLAIS DE LIVRAISON

Article 38

Le transporteur est tenu de livrer au lieu de destination la marchandise reçue pour le transport dans les délais établis à l'Annexe 2.

Article 39

La responsabilité du transporteur en matière de délais de livraison commence 24 heures suivant le jour de la délivrance du connaissement à l'expéditeur et prend fin:

a) dans les cas où le déchargement est effectué par les soins du transporteur, le jour de l'expédition au destinataire de l'avis d'arrivée de la cargaison;

b) dans le cas où le déchargement est effectué par les soins du destinataire, le jour de la remise de l'avis de prêt au déchargement, conformément à l'article 21.

Article 40

Pour tout retard de livraison de la marchandise, le transporteur paie à l'expéditeur une amende de 15 kopeks par tonne de marchandises et par 24 heures de retard, sans que son montant puisse toutefois dépasser 25% du prix total du transport (frais accessoires non compris).

Article 41

Le transporteur est exonéré de la responsabilité pour retard à la livraison:

- a) dans les cas prévus à l'article 63,
- b) pour les marchandises prises en charge entre le 1^{er} novembre et le jour de l'ouverture de la navigation (article 63),
- c) si la demande de paiement d'amende n'est pas présentée dans un délai de 30 jours à partir de la livraison de la marchandise au lieu de destination.

VIII. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR ET DE L'EXPÉDITEUR EN CE QUI CONCERNE L'INTÉGRITÉ DE LA MARCHANDISE

Article 42

Le transporteur doit mettre en état approprié les locaux destinés à la cargaison; ces locaux doivent assurer à la marchandise les conditions de transport voulues.

Article 43

Le transporteur est responsable de l'arrimage de la cargaison qui doit assurer à la fois l'intégrité de la marchandise et le chargement judicieux du bateau. Lorsque le chargement est effectué par l'expéditeur, celui-ci est tenu de satisfaire toutes les exigences du capitaine (ou du contremaître) concernant le chargement, ainsi que l'arrimage dans les cales et sur le pont.

Article 44

La séparation de la cargaison est effectuée par le transporteur ou l'expéditeur pendant le chargement, selon que celui-ci est effectué par l'un ou par l'autre. Cette séparation est réalisée aux frais de l'expéditeur.

Article 45

L'expéditeur est tenu de présenter la marchandise dans un emballage en bon état, assurant son intégrité dans les conditions du transport.

Article 46

La cargaison en colis doit être munie du marquage requis; l'expéditeur est tenu d'y spécifier:

- a) son nom
- b) le port d'expédition

- c) le port de destination
- d) le nom du destinataire
- e) le numéro du colis (au numérateur); la quantité de marchandises qu'il contient (au dénominateur).

Lorsque les marchandises sont transportées en vrac ou en colis, le nombre d'énonciations constitutives sur le marquage peut être réduit en accord avec le transporteur.

Article 47

Les marchandises nécessitant un traitement particulier en cours de transport doivent porter un marquage spécial tel que: "haut", "ne pas renverser", "manipuler avec précaution", etc. . . . Les colis d'un poids excédant 1000 kg porteront l'indication de leur poids brut, de l'emplacement de la suspension pendant le chargement, ainsi que de leur centre de gravité.

Article 48

L'expéditeur est responsable de l'exactitude de la dénomination de la marchandise, ainsi que de la qualité de son emballage intérieur.

Article 49

Pendant le trajet, le transporteur peut, en cas de nécessité, effectuer à ses frais le transbordement de la cargaison.

Si le transbordement est rendu nécessaire par l'une des causes énumérées à l'article 63, il est effectué aux frais de l'expéditeur.

IX. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR POUR PERTE OU AVARIE DE LA MARCHANDISE

Article 50

Le transporteur est responsable de la perte et de l'avarie de la cargaison. Il est toutefois exonéré de cette responsabilité s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le coulage de la marchandise a été provoqué par des circonstances auxquelles il n'a pu obvier.

En outre, le transporteur n'est pas responsable:

a) de l'avarie de la qualité ou de la perte de la cargaison transportée, d'accord avec l'expéditeur, sur le pont ou sur un bateau non ponté, si l'avarie ou la perte est imputable à ce mode de transport;

b) de l'avarie ou de la perte imputable à un défaut d'emballage qui n'a pas pu être constaté lors de la prise en charge de la marchandise;

c) de l'avarie de la marchandise dont le chargement et le déchargement ont été effectués par l'expéditeur ou le destinataire, si le dommage est imputable à ces opérations;

d) des dommages subis par les marchandises exposées par leur nature même à perte totale ou partielle, ou à avarie, notamment par rouille, détérioration interne, gel, dessiccation, évaporation, putréfaction, etc., à la condition que ces dommages aient été occasionnés nonobstant le soin diligent apporté par le transporteur lors du transport.

Lorsque, eu égard aux circonstances, le dommage a pu résulter d'une des causes énumérées aux paragraphes *a)*, *b)*, *c)* et *d)* du présent article, il y a présomption que le dommage a effectivement été provoqué par l'une d'elles, sauf preuve du contraire.

Article 51

Si, en prenant livraison de la marchandise, le destinataire n'a pas signalé au transporteur sa perte partielle ou son avarie, ses droits à réclamation vis-à-vis du transporteur sont, à cet égard, prescrits. Si la perte partielle ou l'avarie n'a pas pu être constatée dans les conditions habituelles de livraison de la marchandise, le destinataire peut en saisir le transporteur dans un délai de 48 heures après la livraison, la preuve que la perte partielle ou l'avarie s'est produite pendant le transport incombant au réclamant.

Article 52

Les indemnités pour perte de la marchandise sont calculées d'après la valeur réelle de celle-ci, déterminée par les prix de gros établis par l'État du lieu de destination, en vigueur à la date de la livraison. Les indemnités pour avarie de la marchandise sont calculées sur la base de la différence entre la valeur de la marchandise avariée et celle de la même marchandise en bon état, déterminée par les prix de gros établis par l'État du lieu de destination, en vigueur à la date de la livraison.

Article 53

L'expéditeur ou le destinataire envoie au transporteur, par écrit, à l'adresse du siège de l'Entreprise de navigation, la réclamation relative à la perte ou à l'avarie de la marchandise.

La réclamation doit être accompagnée du connaissement ou de la lettre de voiture, ainsi que des actes attestant que la perte ou l'avarie est imputable au transporteur.

Le transporteur est tenu d'examiner la réclamation dans un délai de trois mois à dater du jour de sa réception.

Article 54

Les réclamations et les actions relatives à la perte et à l'avarie de la marchandise sont prescrites dans le délai d'un an à partir du jour de la livraison ou, si la marchandise n'a pas été livrée, à partir du jour où cette livraison aurait dû avoir lieu; toutefois, dans le cas où une réclamation écrite est faite conformément à l'article 53, le délai de prescription est suspendu. Si le transporteur repousse la réclamation, ce délai recommence à courir à partir du jour où une réponse écrite a été communiquée au réclamant, si la réclamation a été laissée sans réponse, à partir du jour d'expiration du délai de trois mois visé à l'article 53.

Article 55

Lorsque le transporteur refuse de donner satisfaction à tout ou partie de la réclamation, ou lorsque l'expéditeur ou le destinataire refuse de satisfaire une

demande du transporteur, le litige est soumis à l'arbitrage au lieu de résidence du défendeur, à l'exclusion de la compétence des tribunaux ordinaires.

Ces dispositions s'appliquent également aux litiges entre le transporteur, l'expéditeur et le destinataire, en matière de retard à la livraison de la marchandise, de non présentation ou de non prise en charge de la marchandise en vue de son transport, de surestaries, etc.

La décision arbitrale est définitive et exécutoire pour les parties.

Article 56

En cas de retard dans les paiements prescrits par décision arbitrale, une amende de 0,05% doit être versée par jour de retard.

Article 57

Les paiements afférents aux réclamations et actions sont effectués dans la monnaie du pays de la partie réclamante, sauf convention contraire entre les parties.

X. AVARIE COMMUNE

Article 58

On entend par avarie commune les pertes subies en raison de sacrifices et de dépenses exceptionnels, encourus volontairement et rationnellement, afin de préserver le bateau, le fret et la cargaison d'un danger commun. Les pertes constituant l'avarie commune sont soumises à une répartition entre le bateau, le fret et la cargaison, proportionnellement à leur valeur et conformément aux lois et règlements en vigueur dans le pays du transporteur. Celui-ci est tenu de prendre sans délai les mesures nécessaires pour déterminer les dépenses afférentes à l'avarie commune et pour les répartir entre le bateau, le fret et la cargaison (désignation du dispatcheur, établissement du règlement d'avarie, etc.).

Lorsque le propriétaire de la marchandise a été avisé de l'avarie commune, il est tenu de fournir au transporteur ou au dispatcheur les documents nécessaires à l'établissement du règlement d'avarie confirmant la valeur de la marchandise à bord au moment de l'avarie commune (pièces de comptabilité, connaissances ou lettres de voiture).

Après l'établissement du règlement d'avarie, le transporteur adresse celui-ci aux propriétaires de la cargaison, qui sont tenus de verser les sommes dont ils sont redevables à ce titre dans un délai de 10 jours après réception de ce document.

En cas de non paiement des sommes redevables dans les délais prescrits, les propriétaires de la cargaison ou, le cas échéant, le transporteur, sont passibles d'une amende s'élevant à 0,05% de la somme due, par jour de retard.

Les dépenses encourues sont remboursées dans la monnaie du pays auquel appartient le bateau. Les problèmes d'avarie commune qui ne sont pas prévus par le présent Accord sont soumis à la législation et aux règlements en vigueur dans le pays du transporteur.

Article 59

Lorsque le bateau transportant la marchandise ne peut pas atteindre son lieu de destination par suite de l'arrêt de la navigation (le Danube est pris par les glaces), le transporteur est en droit de le faire hiverner en tout lieu s'y prêtant, compte tenu des circonstances.

Article 60

Le transporteur est tenu d'informer l'expéditeur ou le destinataire de la mise en hivernage du bateau et de la cargaison dans un délai de 5 jours. Celui-ci doit, dans un même délai, lui indiquer les dispositions à prendre: soit remettre la marchandise, au lieu de l'hivernage forcé à un autre réceptionnaire que celui indiqué dans le connaissement, soit la faire acheminer, si cela est possible, par un autre mode de transport, soit la décharger et l'emmagasiner dans les entrepôts du port, etc.

L'expéditeur ou le destinataire rembourse au transporteur tous les frais encourus par suite de l'exécution des instructions données, qui n'ont pas été réglés au moment de la prise en charge de la marchandise pour le transport.

Article 61

Si le transporteur n'a pas reçu d'instructions de l'expéditeur ou du destinataire, il a le droit de décharger la marchandise et de l'emmagasiner dans les entrepôts du port, ou de la conserver dans les cales aux frais de l'expéditeur jusqu'à l'ouverture de la navigation.

Si le transporteur a pris en charge la marchandise avant le 1^{er} novembre et que l'hivernage s'est produit par sa faute, les frais d'emmagasinage de la marchandise dans les entrepôts du lieu d'hivernage forcé ou dans les cales du bateau sont à sa charge.

Lorsque la marchandise a été prise en charge entre le 1^{er} novembre et le jour de l'ouverture de la navigation (article 63), ces frais incombent à l'expéditeur ou au destinataire d'après les tarifs fixés par l'administration de l'hivernage ou par le transporteur, sauf convention contraire entre les parties, et sont payables dans la même monnaie que le prix du transport.

Article 62

L'hivernage commence le jour où le bateau a été effectivement garé dans l'hivernage et prend fin le jour de l'ouverture officielle de la navigation, conformément aux dispositions de l'article 63.

XII. OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA SAISON DE NAVIGATION

Article 63

Les présentes Conditions générales sont applicables pendant toute la durée de la navigation sur le Danube, dont l'ouverture et la clôture sont annon-

cées par disposition du transporteur (Direction de l'Entreprise de navigation). La presse locale publie, en temps voulu, des avis à ce sujet.

Le transporteur (Direction de l'Entreprise de navigation) a le droit d'interrompre provisoirement la circulation des bateaux dans les différents secteurs du fleuve dans les cas suivants:

a) décisions des gouvernements des Etats riverains d'interrompre provisoirement la circulation des bateaux sur leur secteur du Danube;

b) fléau naturel;

c) baisse du niveau du fleuve et basses-eaux empêchant la navigation des bateaux d'un tirant d'eau supérieur ou égal à 140 cm.

L'ouverture et la clôture de la navigation, ainsi que l'interruption temporaire de la circulation dans les secteurs respectifs du fleuve donnent lieu à un échange d'information entre les entreprises de navigation parties à l'Accord.

Le présent Accord entre en vigueur le 31 décembre 1955. Il est conclu pour une durée indéterminée.

Chacune des entreprises de navigation partie à l'Accord peut, à tout moment, dénoncer sa participation à l'Accord moyennant un préavis de six mois adressé par écrit aux autres parties.

Fait à Bratislava, en un seul exemplaire, en langues française et russe, les deux textes faisant également foi.

Le présent Accord sera déposé auprès de l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, société d'Etat (ČSPD), qui en enverra des copies certifiées conformes à chacune des entreprises de navigation signataires.

Pour l'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP)

Signé: T. STOIANOV

Pour l'Entreprise de navigation hongroise, Société par actions

Signé: J. BÉLAI

Pour l'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine (NAVROM)

Signé: X. CELENTI

Pour l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, Société d'Etat (ČSPD)

Signé: I. GRÉJTÁK

Pour l'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne (SDGP)

Signé: L. I. KAPIKRAIAN

à l'Accord sur les conditions générales de transport
de marchandises du 26 septembre 1955

Normes de manutention appliquées dans les principaux ports du Danube

Port	Nature des marchandises	Norme par bâtiment en 24 h (en tonnes)		Nombre des bâtiments manutentionnés simultanément
		Charge- ment	Décharge- ment	
1	2	3	4	5
Bratislava	Graines lourdes	550	450	7 chalands, dont 3 avec cargaison en cueillette
	Graines légères	300	300	
	Coke, charbon	450	—	4 chalands avec marchandises en vrac
	Pyrite	—	550	
	Phosphates	—	300	2 bateaux-citernes chargés de pétrole pour produits "noirs"
	Cargaison en cueillette	250	250	
	Métaux et tuyaux . .	350	300	2 bateaux-citernes chargés de pétrole pour produits "blancs" (benzine, kérosène, gas-oil)
	Dérivés du pétrole . .	—	700	
	Créosote	300	—	1 bateau-citerne chargé de pétrole "Moukanov". Il ne s'agit que d'un débarcadère et la norme (700 tonnes) n'est valable que lorsque le déchargement est effectué par canalisation directe à l'usine
Pétrole bulgare	—	350		
Minerais	—	500		
Komárno	Graines lourdes	550	450	6 chalands
	Graines légères	300	300	
	Coke, charbon	450	—	
	Minerais et pyrite . . .	700	700	
	Cargaison en cueillette	250	250	
	Métaux et tuyaux . . .	350	300	
Komárom	Bauxite	400	—	2 chalands
	Cargaison en cueillette	150	100	
Csepel	Bauxite, minerais . . .	600	550	7 chalands
	Métaux et tuyaux . . .	300	250*	
	Graines lourdes	550	550	
	Graines légères	500	500	
	Cargaison en cueillette	200	200*	
	Charbon, coke	450	450	
	Bois	—	250*	
	Ouvrages en bois . . .	—	200	

1	2	3	4	5
Sztálinváros	Minerais	—	600	2 chalands; avec l'aide d'une grue supplémentaire: 3 chalands
Mohács	Charbon, coke Bois Ouvrages en bois ...	200 — —	150 150 100	1 chaland
Orșova	Coke, charbon	—	200	1 chaland
Giurgiu	Graines légères Graines lourdes Cargaison en vrac .. Métaux et tuyaux .. Cargaison en cueillette Cargaison d'huile ...	250 400 350 300 200 600	250 300 300 300 200 —	1 chaland chargé de graines 1 chaland chargé en vrac 1 chaland avec cargaison en cueillette, métaux en tuyaux 2 bateaux-citernes
Cernavoda	Graines	300	—	1 chaland
Calafat	Graines	300	—	1 chaland
Zimnicea	Graines	300	—	1 chaland
Turnu-Magurele	Graines	300	—	1 chaland
Corabia	Graines	300	—	1 chaland
Drencova	Bois	125	—	1 chaland
Moldova-Veche	Bois	125	—	1 chaland
Timișoara	Graines Cargaison en cueillette	300 100	— —	1 chaland
Brăila	Graines lourdes Graines légères Bauxite et minerais . Ouvrages en bois ... Cargaison en cueillette	600 400 500 200 200	500 350 400 150 150	1 chaland chargé de graines 1 chaland chargé de minerais 1 chaland chargé d'ouvrages en bois 1 chaland avec cargaison en cueillette

1	2	3	4	5
Lom, Svistov Roussé	Graines lourdes	300	300	à Lom et Svistov: 2 chalands; à Roussé: 3 chalands
	Graines légères	250	250	
	Bois et ses dérivés . . .	150	150	
	Métaux et tuyaux . . .	400	350	
	Coke	—	300	
	Charbon	450	450	
	Cargaison en cueillette	200	200	
	Minerais et scories . .	600	600	
	Ciment	500	—	
	Dérivés du pétrole : du 1er mai au 31 octobre	450	450		1 bateau-citerne
du 1er novembre au 30 avril	250	250		
Reni	Dérivés du pétrole . .	—	600	5 chalands 2 bateaux-citernes
	Minerais et scories . .	700	650	
	Graines	600	—	
	Métaux et tuyaux . . .	400	350	
	Métaux ouvrés			
	Rails	400	350	
	Ciment	500	450	
	Cargaison en cueillette	300	300	
Engrais minéraux . . .	400	—		
Ismail	Minerais et scories . .	700	650	5 chalands
	Graines	600	500	
	Métaux ouvrés, tuyaux, rails	400	350	
	Ciment	—	450	
	Cargaison en cueillette	200	200	

Remarques :

1. La manutention des marchandises lourdes dont le poids d'un colis est supérieur à 5000 kg est réglée d'après le temps effectivement pris.
2. Les catégories de marchandises non indiquées dans la présente annexe sont manutentionnées d'après les normes établies pour les cargaisons en cueillette.
3. Si le chargement et le déchargement des cargaisons en cueillette comprend pesée et classement, les normes de manutention sont diminuées de 20 %.
4. La manutention des cargaisons qui, conformément à un document des autorités sanitaires, sont déclarées nuisibles et dangereuses à la santé des dockers et exigent une technique spéciale, est réglée suivant le temps effectivement pris.

à l'Accord sur les conditions générales de transport
d s marchandises du 26 septembre 1955

Délais de livraison des marchandises sur le Danube

	km	Mars, septembre		Avril, octobre		Mai, juin, juillet, août	
		descente	montée	descente	montée	descente	montée
Regensburg—Passau	153	2	4	2	4	2	3
Passau—Linz	91	2	2	2	2	2	2
Linz—Vienne	206	4	5	3	5	2	5
Vienne—Bratislava	61	1	1	1	1	1	2
Bratislava—Komárno—Szöny	100	1	2	1	2	1	3
Komárno—Szöny—Budapest	121	1	3	1	2	1	2
Budapest—Sztálinváros	68	1	2	1	2	1	1
Sztálinváros—Mohács	132	1	3	1	3	1	2
Mohács—Vukovar	114	1	3	1	2	1	2
Vukovar—Novi Sad	78	1	2	1	2	1	2
Novi Sad—Beograd	85	1	2	1	2	1	2
Beograd—Moldova Veche	122	1	3	1	2	1	2
Moldova V.—Turnu Severin	117	2	4	2	4	2	4
Turnu S.—Vidin	140	1	3	1	3	1	2
Vidin—Lom	48	1	1	1	1	1	1
Lom—Somovit	135	1	3	1	3	1	2
Somovit—Roussé—Giurgiu	114	1	2	1	2	1	2
Roussé—Giurgiu—Cernavoda	194	2	3	2	3	2	3
Cernavoda—Brăila—Galați	140	1	3	1	3	1	2
Brăila—Galați—Reni	32	1	1	1	1	1	1
Reni—Ismail	71	1	2	1	2	1	1

Remarques :

Pour les opérations liées au transport, on ajoute les délais suivants à ceux visés ci-dessus :

1. pour la formation des convois et l'expédition des marchandises : 24 heures pour la descente et 48 heures pour la montée ;
2. pour le transbordement des marchandises d'un bateau sur un autre : 4 fois 24 heures ;
3. pour chaque chargement ou déchargement partiel dans des ports fluviaux : le temps effectivement pris établi d'après les normes de chargement et de déchargement en vigueur dans les ports donnés.

ACCORD²

SUR LES TARIFS UNIFORMES

Signé à Bratislava, le 26 septembre 1955

Afin d'établir des tarifs uniformes pour le transport sur le Danube des marchandises exportées, importées et en transit, l'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP), l'Entreprise de navigation hongroise, société par actions (MAHART), l'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine (NAVROM), l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, société d'Etat (ČSPD), et l'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne (SDGP), sont convenues, par l'intermédiaire de leurs représentants, de ce qui suit.

Article 1^{er}

Pour le calcul du prix de transport sur le Danube de marchandises exportées, importées et transitant sur des bateaux de l'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP), de l'Entreprise de navigation hongroise, société par actions (MAHART), de l'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine (NAVROM), de l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, société d'Etat (ČSPD), et de l'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne (SDGP), les Parties Contractantes appliqueront les tarifs joints au présent Accord comprenant les annexes suivantes :

- Annexe 1.* Index alphabétique des débarcadères sur le Danube.
- Annexe 2.* Liste des débarcadères sur le Danube, par groupe et d'après leur position géographique.
- Annexe 3.* Distance de taxation entre les débarcadères sur le Danube.
- Annexe 4.* Tarif du transport de marchandises sur le Danube.
- Annexe 5.* Tableau des unités tarifaires de transport de marchandises.
- Annexe 6.* Tarif particulier pour le transport sur le Danube de marchandises solides en provenance de la Pologne à destination de la Bulgarie, en transit par les ports de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie (Budapest).
- Annexe 7.* Tarif particulier pour le transport sur le Danube de marchandises solides en provenance de la Bulgarie à destination de la Pologne, en transit par les ports de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie (Budapest).
- Annexe 8.* Règles générales relatives à l'application du tarif et des taxes pour le transport par bateaux-citernes des pétroles exportés et importés.
- Annexe 9.* Tarif uniforme pour le transbordement des marchandises transitant par les ports danubiens.

¹ Textes officiels russe et français. (Le texte français figurant dans le Recueil n'est pas le texte officiel)

² Entré en vigueur le 31 décembre 1955, conformément au par. 2 de l'art. 9.

Article 2

Les marchandises transportées sont classées d'après la nomenclature et la classification des marchandises du Tarif uniforme de transport et l'Accord relatif au transport international des marchandises par chemin de fer.

Toutes les modifications et tous les compléments apportés à la classification des marchandises adoptée dans le Tarif uniforme de transport sont automatiquement applicables par les entreprises de navigation danubienne.

Article 3

Les droits perçus pour le pilotage sur le secteur des Cataractes, les droits sanitaires et douaniers ainsi que ceux perçus dans les ports en connexion avec les bateaux sont compris dans les tarifs; les droits de cargaison et le prix du chargement et du déchargement du bateau n'y sont pas inclus; ils sont réglés par l'expéditeur ou le destinataire.

Article 4

Les marchandises solides transportées vers l'aval sur le Danube jouissent de la réduction de tarif suivante:

marchandises de 1 ^{ère} et 2 ^{ème} classes	30%
marchandises de 3 ^{ème} et 4 ^{ème} classes	23%
marchandises de 5, 6 et 7 ^{èmes} classes	20%
marchandises de 8 ^{ème} classe	10%
marchandises de 9 ^{ème} classe	5%

Le transport vers l'aval du coke en provenance des ports tchécoslovaques jouit d'une réduction de 15% sur le fret; un tarif particulier de 7 roubles par tonne est appliqué pour le transport du coke et du charbon de Komárno à Orşova.

Article 5

Pour le transport de marchandises lourdes et encombrantes, le tarif par tonne est augmenté comme suit:

a) envoi de 5 à 10 tonnes	15%
envoi de plus de 10 tonnes	20%
b) pièces de 16 à 20 mètres	20%
pièces de plus de 20 mètres	30%
c) rails de plus de 20 mètres	20%

Si aucun accord préalable n'est intervenu entre l'expéditeur et le transporteur, le fret est calculé comme suit:

- pour des cargaisons lourdes ordinaires — 75% au moins de la portée en lourd du bateau indiquée dans le Certificat de navigabilité;
- pour des cargaisons légères — 60% au moins de la portée en lourd du bateau indiquée dans le Certificat de navigabilité.

Si la portée en lourd du bateau a subi modification, le prix du fret est calculé d'après sa nouvelle portée en lourd.

Pour les cargaisons transportées en cueillette et en petits lots, au cas où le poids d'un colis est inférieur à 400 kg, les transporteur-affréteur peuvent convenir d'un poids conventionnel pour le calcul du fret.

Article 6

Au cas où le bois est acheminé sous forme de radeau, le tarif actuel est réduit de 50%. Si le bois transporté par bateau est scié, le tarif est augmenté de 20% d'après le poids effectif de la marchandise.

Article 7

Pour le transport de marchandises solides en provenance de la Pologne à destination de la Bulgarie et transitant par la Tchécoslovaquie et la Hongrie (Budapest) et inversement, sont appliqués les tarifs particuliers joints au présent Accord (Anexes 6 et 7).

Article 8

Le tarif particulier joint au présent Accord (Annexe 8) est appliqué au transport du pétrole exporté et importé.

Article 9

Si, en cours de route, le lieu de destination des marchandises est modifié en direction d'un port ou de ports situés plus loin que le premier point de destination (si l'entreprise de navigation accepte ce changement), le prix du transport à partir de ce dernier port jusqu'au nouveau port de destination est calculé séparément sans qu'il soit tenu compte de ce que le bateau entre ou non dans le premier port de destination.

Le présent Accord entre en vigueur le 31 décembre 1955; il est conclu pour une durée indéfinie.

Chaque Entreprise de navigation contractante peut, à tout moment, dénoncer sa participation au présent Accord, qui cessera à l'expiration du délai de six mois suivant la notification écrite adressée aux autres Parties Contractantes.

Les Annexes au présent Accord en font partie intégrante.

Fait à Bratislava, le 26 septembre 1955, en un seul exemplaire, en langues russe et française, les deux textes faisant également foi.

Le présent Accord sera déposé auprès de l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, société d'Etat (ČSPD) qui enverra des copies certifiées conformes à chacune des entreprises de navigation signataires.

Pour l'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP)

Signé: T. STOIANOV

Pour l'Entreprise de navigation hongroise, Société par actions (MAHART)

Signé: J. BÉLAI

Pour l'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine, (NAVROM)

Signé: X. CELENTI

Pour l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, Société d'Etat (ČSPD)

Signé: I. GRÉJTÁK

Pour l'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne (SDGP)

Signé: L. I. KAPIKRAIAN

Index alphabétique des débarcadères sur le Danube

Débarcadère	Numéro du groupe	Débarcadère	Numéro du groupe
Adony	33	Ercsi	32
Aggsbach	16	Érd	32
Almásfuzitő	26	Érsekcsanak	38
Alsógöd	30	Fadd-Tolna	38
Altenberg	20	Felsögöd	30
Altenwörth	19	Fischamend	22
Apatin	41	Fläminnda	57
Arnsdorf	16	Foktő	37
Aschach	7	Freyenstein	13
Baja	39	Gabčikovo	25
Bazias	49	Galați	64
Belene-Kanal	57	Giurgiu	59
Beočin	44	Gönyü	29
Beograd	47	Greifenstein	20
Berzasca	50	Grein	11
Bezdan	40	Gura Văii	52
Bliznatz	54	Hainburg	23
Bogojevo (Gombos)	41	Harta	36
Bok	40	Hihmete	54
Brülla	63	Hirşova	62
Brandstatt	7	Hofkirchen	2
Bratislava	24	Hollenburg	18
Budafok	31	Hrušov	25
Budapest	31	Ilok—Palanka	43
Calafat	54	Islaz	50
Catina	57	Ismail	67
Cernavoda	61	Isperdorf	12
Cetatea	54	Ivanovo	48
Chilia	65	Ivanovo (hivernage)	48
Chilia-Noua	67	Kalocsa	37
Chilia-Veche	67	Kanal-Belenc	57
Corabia	57	Kladovo	52
Deggendorf	2	Komárno	26
Deutsch-Altenburg	23	Korneuburg	20
Devin	23	Krems	18
Dobra	50	Langenlebar	19
Dömös	29	Linz	8
Dorog	27	Liubotina	50
Drava (confluent)	41	Lom	55
Drencova	50	Madocsa	36
Dubravica	49	Marbach	14
Dunaalmás	27	Mauthausen	9
Dunaföldvár	35	Milanovac	50
Dunafüred	32	Medved'ov	26
Dunaremete	25	Melk	15
Dunaszekcső	40	Mohács	40
Dunavecse	35	Moldova-Veche	50
Dürnstein	17	Nagymaros	29
Engelhartzell	5	Nagytétény	32

Débarcadère	Numéro du groupe	Débarcadère	Numéro du droupe
Neuhaus	7	Stelzhof	3
Niederranna	6	Straubing	1
Novi Sad	45	Stúrovo	28
Nussdorf	21	St. Nikola	11
Nyergesújfalu	27	Sulina	66
Obermühl	6	Szekszárd	38
Obernzell	4	Szob	28
Oltenița	59	Sztálinváros	34
Ordas	36	Svinica	50
Oriachovo	56	Svistov	57
Orth	22	Tát	27
Orșova	51	Toutrakan	59
Paks	36	Traismauer	18
Pančevo	50	Tulcea	66
Passau	3	Tulln	19
Pavolina	50	Turnu Magurele	57
Petronell	23	Turnu Severin	52
Pilismarót	28	Újpest	31
Piszke	27	Uzód	37
Pöchlarn	14	Vác	30
Prahovo	53	Veliko Gradište	49
Rácalmás	33	Vidin	54
Radujevac	53	Vilkovo	67
Radvan pri Dunaji	27	Vilshofen	3
Regensburg	1	Vodița	51
Reni	65	Vukovar	42
Rossatz	17	Wallsee	10
Roussé	58	Weissenkirchen	17
Sarmingstein	11	Wesenufer	6
Silistra	60	Wien	21
Smederevo	48	Wildungsmauer	23
Somovit	57	Wilhering	8
Spitz	16	Ybbs	13
Sremski Karlovci	46	Zascoc	50
Stari Slankamen	46	Zemun	47
Stein	18	Zwentendorf	19

Liste des débarcadères sur le Danube, par groupe et d'après leur situation géographique

Numéro d'ordre	Groupe	Débarcadères faisant partie du groupe
1	2	3
1	Regensburg	Regensburg, Straubing
2	Deggendorf	Deggendorf, Hofkirchen
3	Passau	Passau, Vilshofen, Stelzhof
4	Obernzell	Obernzell
5	Engelhartzell	Engelhartzell
6	Obermühl	Obermühl, Niederranna, Wesenufer
7	Aschach	Aschach, Neuhaus, Brandstadt
8	Linz	Linz, Wilhering
9	Mauthausen	Mauthausen
10	Wallsee	Wallsee
11	Grein	Grein, St. Nikola, Sarmingstein
12	Ispeldorf	Ispeldorf
13	Ybbs	Ybbs, Freyenstein
14	Pöchlarn	Pöchlarn, Marbach
15	Melk	Melk
16	Spitz	Spitz, Agsbach, Arnsdorf
17	Rossatz	Weissenkirchen, Dürenstein, Rossatz
18	Stein	Stein, Krems, Hollenburg, Traismauer
19	Tulln	Tulln, Altenwörth, Zwentendorf, Langenlebern
20	Korneuburg	Korneuburg, Altenberg, Greifenstein
21	Wien	Wien, Nussdorf
22	Fischamend	Fischamend, Ort
23	Devín	Devín, Wildungsmauer, Petronell, Deutsch-Altenburg, Hainburg
24	Bratislava	Bratislava
25	Dunaremete	Dunaremete, Gabčíkovo (Bós), Hrušov (Körtvélyes)
26	Komárno	Komárno, Gönyü, Medveřov (Medve), Almásfüzitő,
27	Piszke	Piszke, Dunaalmás, Radvan pri Dunaji (Dunaradvány), Nyergesújfalu, Tát, Dorog
28	Szob	Szob, Stúrovo (Párkány), Pilismarót
29	Nagymaros	Nagymaros, Dömös
30	Vác	Vác, Felsőgöd, Alsógöd
31	Budapest	Budapest, Újpest, Budafok
32	Ercsi	Ercsi, Érd, Nagytétény, Dunafüred

1	2	3
33	Adony	Adony, Rácalmás—Kulcs
34	Sztálinváros	Sztálinváros
35	Dunavecse	Dunavecse, Dunaföldvár
36	Paks	Paks, Ordas, Harta, Madocsa
37	Kalocsa	Kalocsa, Foktő, Uszod
38	Fadd—Tolna	Fadd—Tolna, Szekszárd, Érsekcsanád
39	Baja	Baja
40	Dunaszekcső	Dunaszekcső, Mohács, Bok, Bezdan
41	Apatin	Apatin, confluent de la Drava (Drávatorok), Bogojevo (Gombos)
42	Vukovar	Vukovar
43	Ilok—Palanka	Ilok—Palanka
44	Beočin	Beočin
45	Novi Sad	Novi Sad (Ujvidék)
46	Sremski Karlovci	Sremski Karlovci, Stari Slankamen
47	Beograd	Beograd, Zemun
48	Smederovo	Smederovo, Ivanovo, Ivanovo-hivernage
49	Veliko Gradište	Veliko Gradište, Baziaş, Dubrovica
50	Drencova	Drencova, Moldova Veche, Dobra, Zascoc, Berzasca, Pančevo, Islaz, Pavolina, Svinica, Milanovac, Liubotina
51	Orşova	Orşova, Vodiţa
52	Turnu Severin	Turnu Severin, Gura Văii, Kladovo
53	Radujevac	Prahovo, Radujevac
54	Vidin	Vidin, Ceratea, Calafat, Hîhinetete, Bliznatzi
55	Lom	Lom
56	Oriachovo	Oriachovo
57	Somovit	Corabia, Somovit, Turnu Magurele, Catina, Flămînda, Belene-Kanal, Svistov
58	Roussé	Roussé, Giurgiu
59	Olteniţa	Olteniţa, Toutrakan
60	Silistra	Silistra
61	Cernavoda	Cernavoda
62	Hîrşova	Hîrşova
63	Brăila	Brăila
64	Galaţi	Galaţi
65	Reni	Reni, Chilia
66	Sulina	Sulina, Tulcea
67	Ismail	Ismail, Chilia Noua, Chilia Veche, Vilково

Les débarcadères sur le Danube
(en km)

ANNEXE 3
à l'Accord sur les tarifs uniformes
du 26 septembre 1955.

VAC	BUDAPEST	ERCSI	ADONY	SZTÁLVÁROS	DUNAVECSE	PAKS	KALOCSA	FADD-TOLNA	BAJA	DUNASZÉKCSŐ	APATIN	VUKOVAR	ILOK-PALANKA	BEOČIN	NOVI-SAD	SREMSKI KARLOVCI	BEOGRAD	SMEDEREVO	VELIKO GRADIŠTE	DRENCOVA	ORŠOVA	TURNU SEVERIN	RADUJEVAC	VIDIN	LOM	ORIACHOVO	SOMOVIT	ROUSSE	OLTENIȚA	SILISTRA	CERNAVODA	HÎRȘOVA	BRĂILA	GALAȚI	RENI	SULINA	ISMAIL
30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67
732	766	781	799	806	847	863	879	899	909	969	1039	1069	1099	1122	1133	1209	1264	1320	1363	1424	1449	1526	1588	1635	1701	1771	1883	1949	2003	2079	2127	2208	2229	2299	2379	2396	
638	672	687	705	712	753	769	778	805	815	875	945	975	1005	1028	1039	1115	1170	1226	1269	1330	1355	1432	1494	1541	1607	1677	1789	1855	1909	1985	2033	2114	2135	2205	2285	2302	
579	613	628	646	653	694	710	719	746	756	816	886	916	946	969	980	1056	1111	1167	1210	1271	1296	1373	1435	1482	1548	1618	1730	1796	1850	1926	1974	2055	2076	2146	2226	2243	
563	597	612	630	637	678	694	703	730	740	800	870	900	930	953	964	1040	1095	1151	1194	1255	1280	1357	1419	1466	1532	1602	1714	1780	1834	1910	1958	2039	2060	2130	2210	2227	
554	588	603	621	628	669	685	694	721	731	791	861	891	921	944	955	1031	1086	1142	1185	1246	1271	1348	1410	1457	1523	1593	1705	1771	1825	1901	1949	2030	2051	2121	2201	2218	
531	561	576	594	601	642	662	671	698	708	768	833	868	898	921	932	1008	1063	1119	1162	1223	1246	1325	1387	1434	1500	1570	1682	1748	1802	1878	1926	2007	2028	2098	2178	2195	
513	547	562	580	587	628	644	659	680	690	750	820	850	880	903	914	990	1045	1101	1144	1205	1230	1307	1369	1416	1485	1552	1664	1730	1764	1860	1908	1989	2010	2080	2160	2177	
488	522	537	555	562	603	619	628	655	665	725	795	825	855	878	889	965	1020	1076	1110	1180	1205	1282	1344	1391	1457	1527	1639	1705	1759	1836	1883	1964	1985	2055	2135	2152	
465	499	514	532	539	580	596	605	632	642	702	772	802	832	855	866	942	997	1053	1086	1157	1182	1259	1321	1368	1434	1504	1616	1682	1736	1812	1860	1941	1962	2032	2112	2129	
446	480	495	513	520	561	577	586	613	623	633	753	783	813	836	847	923	973	1038	1077	1138	1163	1240	1302	1349	1415	1485	1597	1663	1717	1793	1851	1922	1943	2013	2093	2110	
432	466	481	499	506	517	563	572	599	609	669	739	760	799	822	833	909	964	1020	1063	1124	1149	1226	1288	1335	1401	1471	1583	1649	1703	1779	1827	1908	1929	1999	2079	2096	
419	453	468	486	498	534	550	559	586	596	656	726	756	786	809	820	896	951	1007	1050	1111	1136	1213	1275	1322	1388	1458	1570	1636	1690	1766	1814	1895	1916	1986	2066	2083	
412	446	461	479	486	527	534	552	579	589	649	710	749	779	802	813	889	944	1000	1043	1104	1129	1206	1268	1315	1381	1451	1563	1629	1683	1759	1807	1888	1909	1979	2059	2076	
398	432	447	465	472	513	529	532	565	575	635	705	735	765	788	799	875	930	936	1029	1090	1115	1192	1254	1301	1367	1437	1549	1615	1668	1745	1793	1874	1895	1965	2046	2062	
389	423	438	456	463	504	520	529	556	566	626	696	726	756	779	790	866	921	977	1020	1081	1106	1183	1245	1292	1358	1428	1540	1606	1660	1736	1784	1865	1886	1956	2036	2053	
372	406	421	439	446	487	503	512	539	549	609	679	709	739	762	773	849	904	950	1003	1064	1089	1166	1228	1275	1341	1411	1523	1589	1643	1719	1767	1848	1869	1939	2019	2036	
361	395	410	428	435	476	492	501	528	538	598	668	698	728	751	762	838	893	949	992	1053	1078	1155	1217	1264	1330	1400	1512	1578	1632	1708	1757	1837	1858	1929	2008	2025	
356	390	405	423	430	471	487	496	523	533	593	663	693	723	746	757	833	888	944	987	1048	1073	1150	1212	1259	1325	1395	1507	1573	1627	1703	1751	1832	1853	1923	2003	2020	
316	337	365	383	390	431	447	456	483	493	553	623	683	706	717	717	793	848	904	947	1008	1033	1110	1172	1219	1285	1356	1467	1533	1587	1663	1711	1792	1813	1883	1963	1980	
295	316	344	362	369	410	426	435	462	472	532	602	632	662	685	696	772	827	883	926	987	1012	1087	1151	1189	1264	1334	1446	1512	1566	1642	1690	1771	1792	1862	1942	1950	
282	303	331	349	350	397	413	422	449	459	519	589	619	649	672	683	759	814	870	913	974	999	1076	1138	1185	1251	1321	1433	1499	1553	1629	1677	1758	1779	1849	1929	1946	
262	283	312	329	336	387	393	402	429	439	499	569	599	629	652	663	739	794	850	893	954	979	1056	1118	1165	1231	1301	1413	1479	1533	1609	1657	1738	1759	1828	1909	1926	
233	254	282	300	307	348	364	373	400	410	470	540	570	600	623	634	710	765	821	864	925	950	1027	1080	1136	1202	1272	1384	1450	1504	1580	1628	1709	1730	1800	1880	1897	
222	243	271	289	296	337	353	362	389	399	459	529	559	589	612	623	699	754	810	853	914	939	1016	1078	1125	1191	1231	1373	1439	1493	1560	1617	1698	1718	1788	1868	1885	
179	213	228	246	253	294	310	319	346	356	416	486	516	546	569	580	656	711	767	810	871	896	973	1035	1082	1148	1218	1330	1396	1450	1526	1574	1655	1676	1746	1826	1843	
120	154	169	187	194	235	251	260	287	297	357	427	457	487	510	521	597	652	708	751	812	837	912	976	1023	1089	1159	1271	1337	1391	1469	1515	1596	1617	1687	1767	1784	
93	127	142	160	167	208	224	233	260	270	330	400	430	460	483	494	570	625	681	724	785	810	887	949	996	1062	1132	1244	1310	1364	1440	1488	1569	1590	1660	1740	1757	
60	97	112	130	137	178	194	203	230	240	300	370	400	430	453	464	540	595	651	694	755	780	867	919	966	1032	1102	1214	1280	1334	1410	1458	1539	1560	1630	1710	1727	
54	86	101	119	126	167	183	192	219	229	289	359	389	419	442	453	529	584	640	683	744	769	846	908	955	1021	1091	1203	1269	1323	1399	1447	1528	1549	1619	1699	1716	
33	67	82	100	107	148	164	173	200	210	270	340	370	400	423	434	510	565	621	664	725	750	827	889	936	1002	1072	1184	1250	1304	1380	1420	1509	1530	1600	1680	1697	
—	34	49	67	74	115	131	140	167	177	237	307	337	367	390	401	477	532	588	631	692	717	794	856	903	969	1039	1151	1217	1271	1347	1395	1476	1497	1567	1647	1664	
—	15	33	40	81	97	106	138	143	203	273	303	333	356	367	433	498	554	597	658	683	760	822	868	935	1005	1117	1187	1237	1313	1361	1442	1463	1533	1618	1630		
—	18	25	66	82	91	118	128	188	258	288	318	341	352	428	483	539	582	643	668	745	807	854	920	990	1102	1168	1222	1298	1346	1427	1448	1518	1589	1615			
—	7	48	64	73	100	110	170	240	270	300	323	334	410	465	521	564	625	650	725	789	836	902	965	1084	1150	1204	1280	1320	1409	1430	1500	1580	1597				
—	41	57	66	93	103	163	233	263	293	316	327	403	458	514	557	618	643	720	782	829	895	953	1077	1143	1197	1273	1321	1401	1423	1493	1563	1590					
—	16	25	52	62	122	192	222	252	275	286	362	417	473	516	577	602	679	741	788	854	924	1036	1102	1156	1232	1280	1361	1382	1452	1532	1549						
—	9	36	46	106	176	206	236	259	270	346	401	457	500	561	586	663	725	772	838	908	1020	1086	1140	1216	1264	1345	1366	1436	1516	1533							
—	27	37	97	167	197	227	250	261	337																												

Tarif du transport de marchandises sur le Danube
(par 1000 kg, en kopecks)

Kilomètres	Classes									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1— 15	720	660	480	480	360	360	360	360	360	360
16— 30	960	840	720	600	540	480	420	360	360	360
31— 45	1200	1020	840	720	660	540	480	420	360	360
46— 60	1440	1200	960	780	720	600	540	480	360	360
61— 75	1560	1440	1080	840	780	660	600	540	420	360
76— 90	1920	1680	1380	1020	900	780	720	600	540	420
91— 120	2580	2160	1860	1440	1200	960	900	780	660	540
121— 150	3000	2760	2160	1560	1320	1140	1020	900	780	630
151— 180	3240	2880	2280	1680	1440	1320	1200	1020	840	660
181— 210	3600	3240	2460	1920	1620	1440	1260	1140	900	720
211— 240	3900	3480	2640	2160	1800	1560	1380	1200	960	780
241— 270	4200	3780	2820	2400	1980	1680	1500	1320	1020	810
271— 300	4500	4020	3000	2640	2160	1800	1620	1440	1080	870
301— 400	4800	4320	3180	2880	2400	1920	1740	1500	1140	900
401— 500	5100	4560	3420	3060	2580	2100	1860	1560	1200	960
501— 600	5400	4860	3600	3240	2760	2220	1980	1680	1260	1020
601— 700	5700	5100	3780	3420	2940	2340	2100	1800	1320	1050
701— 800	6000	5400	4020	3600	3120	2460	2220	1920	1440	1140
801— 900	6300	5640	4260	3780	3300	2580	2340	1980	1560	1260
901—1000	6600	6000	4500	3960	3420	2760	2520	2100	1680	1350
1001—1100	6750	6090	4650	4080	3510	2880	2610	2160	1740	1380
1101—1200	6900	6180	4800	4200	3600	3000	2700	2220	1800	1440
1201—1300	7050	6270	4950	4320	3690	3120	2790	2280	1860	1500
1301—1400	7200	6360	5100	4440	3780	3240	2880	2340	1920	1560
1401—1600	7500	6540	5400	4680	3960	3480	3060	2460	2040	1650
1601—1800	7800	6720	5700	4920	4140	3720	3240	2580	2160	1740
1801—2000	8100	6900	6000	5160	4320	3960	3420	2700	2280	1830
2001—2200	8400	7080	6300	5400	4500	4200	3600	2820	2400	1920
2201—2400	8700	7260	6600	5640	4680	4440	3780	2940	2520	2010

Remarque : Les tarifs ont été établis au taux de 6 kopecks pour une unité tarifaire. Le nombre d'unités par distance et par classe est indiqué dans le tableau des unités tarifaires (Annexe 5).

Tableau des unités tarifaires de transport de marchandises sur le Danube
(par 1000 kg, en kopecks)

Kilomètres	C l a s s e s									
	1	2	3	6	5	6	7	8	9	10
1— 15	120	110	100	80	80	60	60	60	60	60
16— 30	160	140	120	100	90	80	70	60	60	60
31— 45	200	170	140	120	110	90	80	70	60	60
46— 60	240	200	100	130	120	100	90	80	60	60
61— 75	260	240	180	140	130	110	100	90	70	60
76— 90	320	280	230	170	150	130	120	100	90	70
91— 120	430	360	310	240	200	160	150	130	110	90
121— 150	500	460	360	260	220	190	170	150	130	105
151— 180	540	480	380	280	240	220	200	170	140	110
181— 210	600	540	410	320	270	240	210	190	150	120
211— 240	650	580	440	300	300	260	230	200	160	130
241— 270	700	630	470	400	330	280	250	220	170	135
271— 300	750	670	500	440	360	300	270	240	180	145
301— 400	800	720	530	480	400	320	300	250	190	150
401— 500	850	760	570	510	430	350	310	260	200	160
501— 600	900	810	600	540	460	370	330	280	210	170
601— 700	950	850	630	570	490	390	350	300	220	175
701— 800	1000	900	670	600	520	410	370	320	240	190
801— 900	1050	940	710	630	550	430	390	330	260	210
901—1000	1100	1000	750	660	570	460	420	350	280	225
1001—1100	1125	1015	775	680	585	480	435	360	290	230
1101—1200	1150	1030	800	700	600	500	450	370	300	240
1201—1300	1175	1045	825	720	615	520	465	380	310	250
1301—1400	1200	1060	850	740	630	540	480	390	320	260
1401—1600	1250	1090	900	780	660	580	510	410	340	275
1601—1800	1300	1120	950	820	690	620	540	430	360	290
1801—2000	1350	1150	1000	860	720	660	570	450	380	305
2001—2200	1400	1180	1050	900	750	700	600	470	400	320
2201—2400	1450	1210	1100	940	780	740	630	490	420	335

Remarques :

1. Les marchandises transportées sur le Danube de Reni à destination de Bratislava sont tarifées d'après les classes de la catégorie 1801—2000.
2. Les marchandises transportées de Galați et de Brăila à destination de Bratislava sont tarifées d'après les classes de la catégorie 1601—1800, et celles à destination de Komárno d'après la catégorie 1401—1600.

Tarif particulier pour le transport sur le Danube de marchandises solides en provenance de la Pologne à destination de la Bulgarie, en transit par la Tchécoslovaquie et la Hongrie (Budapest)

(par tonne, en roubles)

A) A destination des ports de Vidin, Lom, Oriahovo

Classe	à partir de		
	Bratislava	Komárno	Budapest
1	42,00	39,00	36,00
2	37,00	34,00	32,00
3	32,00	29,00	27,00
4	28,00	25,00	24,00
5	25,00	22,00	21,00
6	22,00	19,00	17,50
7	19,00	17,00	16,00
8	16,00	15,00	14,00
9—10	14,00	13,00	12,00

B) A destination des ports de Somovit, Svistov, Roussé

1	45,00	42,00	39,00
2	38,00	37,00	34,00
3	34,00	32,00	30,00
4	30,00	28,00	26,00
5	27,00	25,00	23,00
6	24,00	22,00	20,00
7	21,00	19,00	17,00
8	18,00	16,00	14,00
9—10	15,00	14,00	13,00

Tarif particulier pour le transport sur le Danube de marchandises solides en provenance de la Bulgarie à destination de la Pologne, en transit par la Tchécoslovaquie et la Hongrie (Budapest)

(par tonne, en roubles)

A) En provenance des ports de Vidin, Lom, Oriahovo

Classe	jusqu'à		
	Bratislava	Komárno	Budapest
1	48,00	45,00	42,00
2	42,00	40,00	39,00
3	37,00	36,00	35,00
4	32,00	32,00	31,00
5	28,00	28,00	27,00
6	25,00	24,00	23,00
7	22,00	20,00	18,00
8	19,00	17,00	16,00
9—10	16,00	15,00	14,00

B) En provenance des ports de Somovit, Svistov, Roussé

1	52,50	48,00	45,00
2	45,50	42,00	41,00
3	39,00	37,00	36,00
4	34,50	33,00	32,00
5	30,00	29,00	28,00
6	26,50	25,00	24,00
7	23,50	21,00	19,00
8	20,50	18,00	17,00
9—10	17,00	16,00	15,00

REGLES GENERALES

relatives à l'application des tarifs et des taxes de transport par bateaux-citernes des pétroles exportés et importés

Article 1^{er}

Le prix du transport des pétroles par bateaux-citernes est calculé selon la distance parcourue et d'après la classe tarifaire à laquelle appartiennent les produits transportés.

Article 2

La distance de taxation est déterminée sur la base du Tableau des unités tarifaires de transport de marchandises annexé à l'Accord sur les tarifs uniformes.

Article 3

La classe tarifaire et les taux du prix de transport sont déterminés d'après la Nomenclature et la classification des pétroles annexée aux tableaux du Tarif uniforme danubien.

Article 4

Les tarifs comprennent les droits de pilotage dans les Cataractes, les droits sanitaires, douaniers et les droits de port afférant aux bateaux. Les droits de cargaison ainsi que le coût du chargement et du déchargement du bateau ne sont pas compris dans le tarif, ils sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Article 5

Des tarifs particuliers sont appliqués pour le transport des pétroles suivants:

- | | |
|---|---------------|
| 1. Pétroles "Moukanov", "Anastasiev" et autres pétroles bruts (point d'inflammabilité jusqu'à 28° C), de Reni à Bratislava | 39,60 Roubles |
| 2. Benzine, kérosène, ligroïne, huiles pour moteur Diesel, gas-oil, toutes marques de distillats, mazout (viscosité jusqu'à 20° C), de Giurgiu à Bratislava | 35,— Roubles |
| 3. Pétrole brut, de Vienne (Lobau) à Szőny, Almásfüzitő | 16,— Roubles |
| 4. Pétrole brut, de Vienne (Lobau) à Bratislava | 8,50 Roubles |

* La présente annexe No 8 adoptée à la Conférence des Directeurs des Entreprises de navigation danubienne tenue à Varna du 20 au 27 août 1959 entrera en vigueur le 31 décembre 1959. Elle remplace l'ancienne annexe No 8 qui perd sa validité au moment de l'entrée en vigueur de la présente annexe.

5. Tous les produits dérivés du pétrole, de Giurgiu à Réni 21,— Roubles
Remarque — Le prix de transport de tous les autres produits dérivés du pétrole est calculé d'après les taux du Tarif uniforme et les Règles générales relatives à l'application des tarifs.

Article 6

Le transport des pétroles vers l'aval jouit d'une réduction de tarif de 25%.

Article 7

Au cas où par la faute de l'expéditeur la capacité de chargement du bateau n'a pas été totalement exploitée, le prix de transport est calculé selon le tirant d'eau établi d'après les profondeurs relevées pendant le parcours donné. Au cas où le bateau-citerne n'a pas été entièrement chargé par suite des instructions données par l'entreprise de navigation ou en raison de la conclusion préalable d'un accord entre l'expéditeur et l'entreprise de navigation, le prix du transport est calculé d'après la quantité effective des marchandises chargées.

Article 8

Si la marchandise à bord est expédiée à l'adresse de deux ou plusieurs points de destination, le prix du transport est calculé selon le poids effectif de la quantité de marchandises acheminée à chaque point de destination.

Au cas où l'expéditeur chargeant des marchandises adressées à plusieurs points de destination n'indique pas la quantité de marchandises livrable à chaque point, le prix du transport est calculé selon la distance parcourue jusqu'au dernier point de destination indiqué dans le connaissement et pour toute la quantité de marchandises chargée dans le port de départ.

Article 9

Les Accords sur le transport de marchandises, signés à Bratislava le 26 septembre 1955, seront appliqués à tous les autres cas non prévus dans les présentes Règles.

**Nomenclature et classification des pétroles transportés sur le Danube
par bateaux-citernes**

	M a r c h a n d i s e	C l a s s e
1.	Pétrole brut (point d'inflammabilité à partir de 29° C), mélanges de pétroles (classes II et III)	6
2.	Pétrole brut, point d'inflammabilité jusqu'à 28° C (classe I)	5
3.	Toutes sortes d'essences, mélange de benzine et de légroïne, white spirit (classe I)	4
4.	Toutes sortes de kérosènes, légroïnes de toutes marques, huile pour moteur Diesel, gas-oil, distillats de toutes marques, mazout (viscosité à plus de 20° C)	5
5.	Toutes sortes de mazout (viscosité jusqu'à 20° C), huiles minérales de graissage, lubrifiants pour autos de toutes marques, goudron de pétrole solide et liquide (acide), déchets et pétrole alcaliques et acides (y compris émulsions de pétrole et produits à base d'acide naphhténique), semi-goudron, brai et déchets de combustibles de tracteur	6

**Tarifs uniformes pour le transbordement des marchandises transitant
par les ports danubiens**

	Marchandises	Transbordement	
		direct	après entreposage
1.	Minerais, toutes sortes de concentrés de phosphates et de pyrites, de bateau maritime sur chaland . .	2,80	—
2.	Minerai en morceaux, concentrés de minerais, de bateau maritime sur wagon; phosphates, de wagons couverts, de chalands sur wagon ou inversement	3,20	6,—
3.	Minerai brocardé et phosphate, de bateau maritime sur wagon couvert	2,80	5,50
4.	Coton brut en balles	3,80	7,—
5.	Bois de charpente	3,20	6,—
6.	Sucre en sac ou en caisse	4,10	7,25
7.	Produits céramiques et ouvrages sanitaires en faïence, en caisse	4,30	7,50
8.	Ciment en sac	3,80	7,—
9.	Malt en sac	4,10	7,25
10.	Produits chimiques non dangereux, emballés	4,30	7,50
11.	Papier en rouleaux, en balles ou en caisses	3,80	7,—
12.	Machines de toutes sortes, emballées (jusqu'à 3000 kg et 6 m de longueur) par pièce	4,30	10,—
13.	Riz, graines de coton, de chanvre, de lin, en sac . .	4,10	7,25
14.	Asphalte en tonneaux ou en soutes	3,20	6,—
15.	Rails, tuyaux en acier, fil de fer et fer, béton, en bottes, en meules et en rouleaux, tôles en rouleaux (jusqu'à 3000 kg et 6 m de longueur) par pièce	3,80	7,—
16.	Engins de manutention non emballés (poids jusqu'à 3000 kg) par pièce	6,—	10,—
17.	Tabac en ballots	4,50	9,10
18.	Graines en vrac	2,80	—
19.	Tourteaux en vrac	2,85	6,90
20.	Extraits tannants moulus et non moulus en sac . .	4,30	7,50
21.	Cargaisons en cueillette non dangereuses, emballées (de 51 à 3000 kg, jusqu'à 6 m de longueur) par colis	4,50	8,—
22.	Idem (de 1 à 50 kg et de 3001 à 6000 kg, jusqu'à 12 m de longueur) par colis	6,—	10,—

* Adoptée à la Conférence des Directeurs des Entreprises de navigation danubienne, tenue à Varna du 20 au 27 août 1959, entrant en vigueur le 31 décembre 1959.

Pour les colis pesant plus de 6000 kg dont la longueur dépasse 12 m, ainsi que pour les engins de manutention de toutes sortes non emballés, dont le poids par pièce dépasse 3000 kg, la taxe de transbordement sera concertée pour chaque cas séparément.

Les taxes correspondantes du Tarif de transbordement des marchandises transitant par les ports de Galați et Brăila seront appliquées au transbordement des marchandises ne figurant pas dans la liste ci-dessus.

Les taux indiqués comprennent le coût des travaux suivants :

1. *En cas de transbordement après entreposage :*

- a) Déchargement du bateau ou du wagon
- b) Placement dans l'entrepôt
- c) Manutention des marchandises dans l'entrepôt
- d) Transport des marchandises dans le port, de l'entrepôt au quai et inversement
- e) Chargement sur bateau ou sur wagon
- f) Ouverture et fermeture des wagons
- g) Balayage du wagon
- h) Ouverture et fermeture des cales
- i) Transport des ouvriers au lieu de travail

2. *En cas de transbordement direct :*

- a) Déchargement du bateau ou chargement sur bateau
- b) Ouverture et fermeture des cales
- c) Arrimage dans les cales
- d) Ouverture et fermeture des wagons
- e) Balayage des wagons
- f) Transport des ouvriers au lieu de travail.

Les taux ne comprennent pas les travaux suivants :

a) Le groupement en lots des marchandises arrivées à différentes périodes, par pays, par port de destination et par connaissance, ainsi que le classement des marchandises comprises dans les connaissements selon leur marque et leur sorte.

b) L'ouverture des colis et la vérification de leur contenu sur demande du propriétaire de la marchandise ou de la douane.

c) La pesée des marchandises, y compris leur mise sur la balance et leur enlèvement.

d) Les travaux d'aménagement des bateaux ou des wagons pour le transbordement des volailles, de marchandises particulières ou de marchandises nécessitant un régime de température spécial.

e) Les travaux liés à la conservation de la qualité de la marchandise au cas où ces travaux s'avèrent nécessaires pour des raisons ne dépendant pas du port.

f) Les droits portuaires perçus sur les bateaux.

g) Les taxes d'assurance des marchandises pendant le transbordement, direct ou après entreposage.

h) Les droits de douane, sanitaires et phytosanitaires.

i) Les commissions d'expéditeurs.

j) Les taxes particulières.

Remarque : Etant donné la diversité des équipements techniques des ports, des directions d'acheminement, des caractères et des quantités des marchandises, la conclusion d'accords bilatéraux sur la base du Tarif uniforme de transbordement des marchandises en transit est admise.

ACCORD²

SUR LE REMORQUAGE, L'ASSISTANCE PRETEE EN CAS D'AVARIE ET L'AGENCEMENT

Signé à Bratislava, le 26 septembre 1955

Afin d'établir des conditions uniformes pour le remorquage, l'assistance prêtée en cas d'avarie et l'agencement réciproque des bâtiments dans les ports danubiens, l'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP), l'Entreprise de navigation hongroise, société par actions (MAHART), l'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine (NAVROM), l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, entreprise d'Etat (CSPD) et l'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne (SDGP) ont conclu, par l'intermédiaire de leurs représentants, le présent Accord et sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE 1

REMORQUAGE RECIPROQUE

I. Dispositions générales

Article 1^{er}

Chaque entreprise de navigation contractante s'engage à ce qu'en cas de réception de demande de remorquage de la part d'une autre entreprise de navigation contractante, elle assurera sur tout le parcours du Danube ou sur certains de ses secteurs, dans la mesure de ses possibilités, la traction pour le remorquage des bâtiments chargés ou vides, des grues et autres constructions flottantes, ainsi que pour les manoeuvres de déplacement des bâtiments dans les ports danubiens.

Article 2

Les conditions de remorquage prévues par le présent Accord s'appliquent tant à la batellerie appartenant aux entreprises de navigation qu'aux bâtiments qu'elles auront affrétés ou se seront procurés.

Article 3

Les opérations de remorquage sont divisées en remorquage sur une relation donnée et en opérations portuaires.

¹ Textes officiels russe et français. (Le texte français figurant dans le Recueil n'est pas le texte officiel)

² Entré en vigueur le 31 décembre 1955, conformément au par. 1 de l'art. 71.

Est considéré remorquage sur une relation donnée le remorquage sur une distance de plus de 5 km.

Sont considérés opérations portuaires: changement de lieu de stationnement des bâtiments, changement de lieu d'amarrage, manoeuvres, formation des convois et autres travaux effectués dans les eaux du port ou aux lieux de formation et de dislocation des convois.

II. Mode de dépôt de la demande de remorquage

Article 4

Les demandes de remorquage se font par écrit, par télégramme ou par téléphone, d'après le modèle joint au présent Accord (Annexe 1), au moins 48 heures avant le terme demandé pour le remorquage. Les demandes de remorquage faites par écrit doivent être établies en deux exemplaires.

Article 5

Les demandes de remorquage sont déposées, respectivement acceptées par les représentants des entreprises de navigation.

En cas d'avarie ou autre cas d'urgence, la demande de remorquage peut être adressée par le capitaine du bateau ou par le contremaître du chaland, soit au représentant de l'entreprise de navigation, soit au capitaine du remorqueur de passage. La demande peut être présentée et acceptée par écrit, oralement ou par signalisation.

Article 6

L'entreprise de navigation dont le représentant a formulé la demande de remorquage répond de l'exactitude des données qui y ont été indiquées; elle répond matériellement de toutes conséquences pouvant résulter des données erronées, inexactes ou insuffisantes communiquées dans la demande.

Article 7

L'entreprise de navigation qui a reçu une demande de remorquage doit, dans les 24 heures à partir du moment de sa réception, communiquer par écrit à l'entreprise de navigation requérante l'heure à laquelle le remorqueur sera mis à disposition ou, le cas échéant, son refus de remorquer. Si la réponse n'a pas été reçue dans le délai fixé, la demande est considérée acceptée et l'heure du commencement des opérations de remorquage est comptée à partir du moment où prend fin le délai de 48 heures ayant suivi le dépôt de la demande.

Remarque :

Les entreprises de navigation contractantes disposant de tractions de remorquage sur le secteur des Cataractes doivent accepter la demande de remorquage de chalands à travers les Cataractes adressée par l'Entreprise de navigation fluviale bulgare; les dites entreprises doivent assurer ces opérations d'après les conditions du présent Accord.

Article 8

L'entreprise de navigation effectuant le remorquage sur la base d'une demande de remorquage sur une relation donnée établit l'ordre de remorquage selon le modèle joint au présent Accord (Annexe 2). L'ordre de remorquage est dressé en 5 exemplaires, dont:

a) l'original est remis au capitaine du remorqueur effectuant le remorquage. Quand le remorquage a pris fin, le capitaine transmet à sa compagnie de navigation l'original de l'ordre muni d'une notification confirmant l'exécution du remorquage;

b) la première copie doit rester à bord du remorqueur pour être transmise, dans le port d'arrivée, au représentant de l'entreprise de navigation ayant fait la demande de remorquage;

c) la deuxième copie est délivrée, dans le port de départ, à l'expéditeur du remorqueur;

d) la troisième copie et le talon restent auprès de l'agence du port de départ comme pièces justificatives.

Article 9

Au cas où le remorqueur d'une entreprise de navigation contractante remorque des bateaux d'une autre entreprise de navigation contractante sans en avoir reçu la demande, les travaux de remorquage ne sont pas rémunérés.

III. Exécution des opérations de remorquage

Article 10

Les remorqueurs fournis aux fins de traction ainsi que les bâtiments remorqués doivent être en bon état technique et disposer d'un équipage complet, d'une quantité suffisante de combustibles et de matériel, d'un certificat de navigabilité en bonne et due forme, ainsi que de tous autres documents de bord prescrits par les règlements de navigation en vigueur sur le Danube.

Article 11

La détermination du déplacement et du nombre des bateaux et autres constructions flottantes pouvant être pris en remorque incombe au capitaine du remorqueur qui, en adoptant les décisions, doit dans chaque cas tenir en vue la sécurité de navigation du convoi sur tout le parcours.

Article 12

L'application des règles de navigation en vigueur sur le Danube incombe au capitaine du remorqueur et au capitaine ou au contremaître de l'unité remorqués. Les entreprises de navigation respectives sont responsables des dommages causés par suite de l'inobservation de ces règles lors du remorquage.

Article 13

Au cas où des opérations de transbordement s'avèreraient nécessaires, la mise à disposition d'allèges et l'exécution des opérations de transbordement incombent à l'entreprise de navigation propriétaire des bâtiments remorqués.

Article 14

L'entreprise de navigation effectuant le remorquage doit assurer une vitesse moyenne journalière de remorquage qui ne sera pas inférieure aux normes jointes à l'Accord (Annexe 3), exception faite des cas de remorquage de constructions flottantes, de grues, de sonnettes, de docks, de dragues, etc., qui se distinguent nettement des chalands par leurs contours et leur superstructure.

La durée du remorquage des engins mentionnés est calculée d'après le temps effectivement consacré.

Article 15

En cas d'avarie du bateau remorqué le capitaine du remorqueur doit lui fournir les moyens de sauvetage et lui prêter l'assistance nécessaires jusqu'au moment où le bâtiment avarié pourra se dispenser de sauveteur; seuls les frais effectifs sont à payer, sans versement au titre de rémunération d'assistance.

Article 16

Toute avarie subie par le bateau remorqué doit être immédiatement communiquée par le capitaine du remorqueur à l'entreprise de navigation dont les bâtiments ont subi des dommages ou à l'agence la plus proche.

Le capitaine du remorqueur et le capitaine du bateau ou le contremaître du chaland remorqué établissent pour chaque cas un acte exposant toutes les circonstances dans lesquelles l'avarie s'est produite.

Article 17

Afin de préciser les causes exactes de l'avarie une enquête est menée selon les dispositions du chapitre V des Règles de la Surveillance fluviale sur le Danube.

Article 18

Le remorquage sur une relation donnée est réputé commencé 12 heures après expiration du délai convenu pour le commencement de cette opération, toutefois, au plus tard, quand les unités ont été effectivement prises en remorque. Il est considéré achevé au moment où les unités ont été relâchées au lieu de destination indiqué dans la demande. Les heures desdits commencement et fin du remorquage sont indiquées dans l'ordre de remorquage et confirmées par l'acquit du capitaine du bateau ou du contremaître du chaland remorqué.

Article 19

La durée effective de l'emploi de la traction pour les opérations portuaires court à partir du moment où le remorqueur a quitté son dernier lieu de sta-

tionnement jusqu'au moment où il y est retourné, si le commencement et la fin des opérations de remorquage n'ont pas subi de retard pour des raisons ne dépendant pas de ce remorquage. Le calcul est effectué conformément à l'Annexe 4.

L'exécution des travaux portuaires est confirmée par un bordereau ou une attestation signé par le capitaine ou le contremaître de l'unité remorquée ou par leur agent, ainsi que par le capitaine du remorqueur ou par son agent.

Article 20

Les heures de traction pour les opérations portuaires exécutées dans les ports de Bratislava, Komárno, Csepel, Sztálinváros, Giurgiu, Roussé, Reni et Ismaïl sont calculées comme suit:

a) pour les chalands exécutant des opérations de chargement et de déchargement: 3 heures de travail;

b) pour les chalands et bateaux-citernes exécutant des opérations de chargement ou de déchargement: 2 heures de travail.

Par ailleurs, la puissance du remorqueur dans les ports, à l'exception de Bratislava, ne doit pas dépasser 300 CV et à Bratislava 800 CV.

IV. Rémunération des opérations de remorquage

Article 21

L'unité de calcul des opérations de remorquage sur une relation donnée est le „kilat” (1000 tonnes-kilomètres virtuels).

Les opérations portuaires sont calculées en heures. Le temps consacré aux opérations portuaires est converti en kilats, conformément au tableau (Annexe 4) joint au présent Accord.

Article 22

En cas de remorquage sur une relation donnée les “kilats” sont établis selon la formule suivante:

$$\frac{(\text{Poids de la cargaison} + \text{équivalent du poids du bateau}) \cdot \text{km virtuels}}{1000}$$

formule dans laquelle l'équivalent du poids du bateau se calcule comme suit:

$$L \cdot (B + 2T) \cdot 1,176$$

où

L = longueur du bateau

B = largeur du bateau

T = enfoncement à lège

1,176 = coefficient de résistance

Les majorations ci-dessous sont ajoutées à l'équivalent du poids du bateau proprement dit:

- a) pour les bateaux à roues sans aubes et les bateaux à hélice fixe — 30%;
- b) pour les bateaux à hélice et bateaux à moteur à hélice libre — 20%;
- c) pour les dragues sans godets, les élévateurs et les bateaux à roues à aubes — 60%;
- d) pour les dragues à godets et les grues flottantes — 75%;
- e) pour les bigues à sonnette — 125%.

Pour le calcul des kilats, les pontons du type usité, formés de tubes, sont assimilés aux chalands de 300 tonnes.

Article 23

Les kilomètres virtuels sont obtenus par la multiplication de la distance parcourue (en km) par le coefficient établi pour le secteur du Danube sur lequel le remorquage a lieu.

Les coefficients valables par secteur sont indiqués dans le tableau (Annexe 5) joint au présent Accord.

Article 24

Les opérations de remorquage effectuées au cours des mois d'automne ou d'hiver sont calculées selon les dispositions susvisées avec une majoration de:

- 10% en mars
- 15% en novembre et en février
- 25% en décembre et en janvier

Article 25

Le prix du "kilat" est établi à 4 roubles, convertis dans la monnaie de l'Etat du payant d'après le cours officiel de la Banque d'Etat de l'URSS en vigueur au moment du règlement de la facture.

Article 26

Les entreprises de navigation contractantes se communiquent mensuellement, jusqu'au 25 de chaque mois au plus tard, le solde en "kilats" des opérations de remorquage réciproque, effectuées jusqu'au 30 du mois écoulé.

Le solde doit être justifié par des décomptes correspondants auxquels sont annexés les demandes et les ordres de remorquage, les récépissés sur son exécution, ainsi que les bordereaux et les attestations témoignant de l'exécution des manoeuvres portuaires.

Article 27

Le solde que l'entreprise de navigation débitrice n'a pas contesté dans un délai de 5 jours à partir du moment de la réception de la facture doit être réglé dans un délai de 30 jours suivant la date d'établissement de la facture dans la monnaie du pays du bateau remorqué; les travaux de remorquage dans le port seront payés dans la monnaie du pays où se trouve le port.

Article 28

Tous les droits perçus sur les unités remorquées (droits de douane, de port, de passage de frontière et des Cataractes) sont à la charge de l'Entreprise de navigation propriétaire du bâtiment.

Article 29

Tous les frais indispensables encourus par une entreprise de navigation pendant le remorquage pour le compte d'une autre entreprise doivent être réglés par cette dernière dans la monnaie dans laquelle ces dépenses ont été faites.

Article 30

Les décomptes des opérations de remorquage sont effectués par les entreprises de navigation contractantes, indépendamment et séparément de tout autre règlement découlant de contrats ou d'accords que les entreprises de navigation ont conclus entre elles ou avec des tiers.

V. Responsabilité en cas de remorquage

Article 31

Au cas où les unités ou autres constructions flottantes prises en remorque ne sont pas conduites au lieu de destination indiqué dans la demande, les opérations de remorquage ne sont pas rémunérées, sauf circonstances indiquées à l'article 32 du présent Accord.

Article 32

Au cas où les unités remorquées n'ont pas été conduites au lieu de destination indiqué dans la demande par suite de :

a) modification, par l'entreprise de navigation propriétaire de l'unité remorquée, des données indiquées dans la demande,

b) impropreté au remorquage de l'unité à remorquer;

c) prescriptions des autorités compétentes,

d) grandes crues, basses-eaux et autres cas de force majeure, l'entreprise propriétaire du remorqueur n'est pas responsable pour l'interruption du remorquage et l'entreprise de navigation ayant fait la demande de traction est tenue de payer les opérations de remorquage effectivement exécutées.

Article 33

Au cas où le remorqueur n'accomplirait pas la norme de vitesse moyenne journalière (24 heures) prévue à l'art. 14 du présent Accord, l'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur est passible d'une amende pour sures-

tarie calculée au taux de 40 roubles pour 1000 tonnes et par 24 heures, converties dans la monnaie de la partie payante d'après le cours officiel de la Banque d'Etat de l'URSS au jour du paiement. L'amende est calculée pour l'ensemble du parcours.

Article 34

L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur n'est pas passible d'amende pour surestaries au cas où la norme de vitesse moyenne journalière (24 heures) n'a pas été accomplie par suite de circonstances de force majeure. Ces circonstances seront confirmées dans un acte dressé par le capitaine du remorqueur et par le capitaine du bateau ou le contremaître du chaland remorqué.

Article 35

En cas d'interruption du remorquage par suite de charriage de glaces ou pour une des raisons visées à l'art. 32 du présent Accord, les unités remorquées sont conduites en un lieu sûr choisi par le capitaine du remorqueur. Dans ce cas, l'entreprise de navigation effectuant le remorquage ne répond ni des dommages subis par le bateau ou la cargaison du chef de l'hivernage ni pour les frais d'hivernage et de la mise sous garde du bateau et de la marchandise.

Les prestations supplémentaires fournies dans ces cas par le remorqueur aux unités remorquées sont payées par l'entreprise de navigation propriétaire des bâtiments remorqués, d'après le coût effectif des services rendus.

Article 36

L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur est responsable des dommages causés aux unités remorquées si ceux-ci ont été occasionnés par suite d'infraction aux règles stipulées dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission du Danube, ainsi que par suite de négligences commises par l'équipage du remorqueur.

Article 37

L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur n'est pas responsable des avaries survenues par suite d'actes commis par des tiers ne faisant pas partie du convoi. Toutefois, il lui incombe de dresser en bonne et due forme les documents d'avarie et autres nécessaires à l'entreprise de navigation victime de l'avarie pour la présentation de réclamation d'indemnisation et de lui transmettre ces documents.

Au cas où l'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur viendrait à enfreindre les dispositions du présent article, elle répond matériellement des dommages subis par le bateau remorqué.

Article 38

L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur répond des dommages causés aux bateaux ou aux biens des tiers ne faisant pas partie du convoi s'il a été prouvé que ces dommages ont été subis par la faute du remorqueur.

S'il est prouvé que les dommages ont eu pour cause une faute commise par l'équipage du bâtiment remorqué, la responsabilité incombe à l'entreprise de navigation au service de laquelle se trouve l'équipage fautif.

Article 39

La responsabilité de l'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur commence à partir du moment de la prise en remorque des unités au point du commencement du remorquage et prend fin au moment où ces unités ont été amarrées ou ancrées au point final du remorquage.

CHAPITRE II

ASSISTANCE EN CAS D'AVARIE

Article 40

Les bâtiments de chaque entreprise de navigation contractante doivent, en cas de nécessité et sur tout le parcours navigable du Danube, prêter l'assistance demandée par les bâtiments d'une autre entreprise de navigation contractante. Cette assistance sera prêtée dans les cas suivants:

- a) échouage
- b) perte de la capacité de manoeuvrer
- c) abordage
- d) apparition d'une voie d'eau considérable
- e) incendie à bord
- f) perte par un automoteur de la capacité de naviguer par ses propres moyens
- g) garage des unités pour l'hivernage

Article 41

Le mode et les moyens d'assistance seront établis sur accord entre les capitaines ou les contremaîtres des bâtiments demandant et prêtant secours.

Si les circonstances viennent à changer, le capitaine ou le contremaître du chaland ayant demandé assistance peut, à tout moment, renoncer à celle-ci.

Article 42

Si le secours prêté s'avère insuffisant et que la situation exige l'utilisation de moyens plus puissants ou l'assistance d'autres bâtiments sur lesquels on ne peut compter dans les 12 heures à venir, le bâtiment prêtant secours peut abandonner le bâtiment avarié si le capitaine ou le contremaître de ce dernier y consent et que ceci n'aggrave pas la situation du bateau avarié.

Article 43

L'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé assistance est tenue de rembourser à l'entreprise de navigation dont le bâtiment a prêté assistance les frais effectifs occasionnés, sans payer de rémunération pour sauvetage.

Le coût des manoeuvres exécutées par le remorqueur au cours de l'assistance sera calculé sur la base du tarif établi pour la rémunération des services prêtés par les remorqueurs lors des opérations portuaires.

Article 44

Si le bâtiment venu prêter assistance ne peut s'exécuter pour des raisons ne dépendant pas de lui, l'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé assistance est tenue de rembourser les frais d'assistance conformément aux dispositions de l'article 43 du présent Accord.

Article 45

L'assistance est réputée commencée au moment où le remorqueur prêtant assistance a quitté son convoi et achevée au moment où le remorqueur a réintégré son convoi après avoir terminé les opérations d'assistance.

L'assistance est considérée effectivement commencée au moment où les opérations de secours ont commencé, et effectivement terminée lorsque les opérations de secours ont pris fin ou lorsque le bâtiment ayant demandé secours y a renoncé.

S'il a été fait appel à l'aide d'un bâtiment ne se trouvant pas à proximité du bâtiment avarié, l'assistance est considérée commencée à partir du moment du départ du bâtiment à destination du lieu de secours, et terminée au moment où le bâtiment est rentré au point où il se trouvait lorsqu'il a été appelé.

Si les opérations de secours sont interrompues par suite de la tombée de la nuit, ceci sera confirmé dans un acte établi conformément à l'art. 49 du présent Accord. Si, le lendemain, le capitaine du bâtiment avarié déclare renoncer à la poursuite des opérations de secours, l'assistance sera considérée interrompue au moment de la remise d'une telle déclaration.

Article 46

Le bâtiment prêtant secours n'est pas responsable des dommages causés au bâtiment avarié pendant les opérations de secours, sauf dans le cas d'infraction aux règles de navigation.

L'entreprise de navigation propriétaire du bâtiment ayant demandé assistance est tenue de rembourser à l'entreprise de navigation dont le bâtiment a prêté assistance les dommages causés au bâtiment ou à son matériel au cours de l'assistance.

Toutefois, l'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé secours ne répond ni des dommages causés aux chaudières et aux machines, ni de ceux survenus par suite d'infractions aux règles d'exploitation commises par l'équipage du bâtiment prêtant assistance.

Article 47

Au cas où, au cours des opérations de secours, le bâtiment d'une entreprise de navigation subit une avarie du chef d'une faute commise par un bâtiment d'une autre entreprise de navigation, cette dernière doit, à ses frais, assurer la réparation des dégâts subis à moins que l'entreprise n'exprime le désir de recevoir une indemnité en espèces.

La date de la mise en réparation ainsi que le terme de son exécution seront déterminés par un accord entre les compagnies de navigation respectives.

Article 48

Au cours des opérations d'assistance sont employés les cordages du bâtiment prêtant assistance, les cordages du bâtiment secouru pouvant aussi être utilisés.

Les cordages endommagés au cours de l'assistance sont remboursés à raison de 25 % du prix d'achat des cordages existant au moment du commencement des opérations.

Article 49

L'acte portant sur l'assistance prêtée est établi en 4 exemplaires, conformément au modèle joint au présent Accord (Annexe 6).

Cet acte est signé par les capitaines, les contremaîtres et les membres des équipages ayant participé aux opérations de secours. Les personnes signant l'acte sans être d'accord avec son contenu le font en y portant mention de leurs objections.

Les dommages causés au bâtiment doivent être mentionnés dans ledit acte avec l'énumération des objets endommagés ou perdus, et l'indication du taux de leur valeur d'usage, établi d'après les données figurant dans le livre d'inventaire du bâtiment. Les actes, établis en bonne et due forme, servent de base pour le décompte de l'assistance prêtée.

Article 50

L'entreprise de navigation dont le bâtiment a prêté assistance établit à l'adresse de l'entreprise de navigation dont le bâtiment a été secouru une facture pour le montant des frais encourus et des dommages et pertes subis au cours des opérations de secours en y annexant les pièces justificatives nécessaires.

La facture doit être réglée dans un délai de 30 jours à partir de la date de son établissement. Si à l'expiration de ce terme la facture n'a pas été acquittée, une amende de 0,05% est perçue par journée de retard.

Article 51

Les décomptes découlant de l'assistance prêtée en cas d'avarie se font par les entreprises de navigation contractantes indépendamment et séparément de tous les autres décomptes découlant des accords et contrats que les entreprises de navigation ont conclus entre elles et avec des tiers.

AGENCEMENT RÉCIPROQUE DES BATEAUX ET PRESTATIONS DANS LES PORTS
DANUBIENS

I. Dispositions générales

Article 52

Les entreprises de navigation contractantes effectuent l'agencement des bateaux et fournissent des services aux autres entreprises de navigation contractantes par l'entremise de leurs agences dans les ports danubiens.

L'agencement réciproque des bateaux et les prestations seront réalisés sur la base des accords conclus entre les entreprises de navigation correspondantes ou avec l'Inflot, compte tenu des règles d'agencement en vigueur dans le pays où se trouve le port, et des dispositions du présent Accord.

II. Mode d'agencement des bâtiments

Article 53

Il appartient aux agences d'exécuter les opérations généralement effectuées dans le cadre d'agencement des bâtiments, notamment :

- a) accomplir les formalités requises à l'arrivée et au départ des bâtiments;
- b) accomplir les formalités douanières;
- c) aviser les destinataires et les expéditeurs de l'arrivée ou du départ des bâtiments ou des marchandises;
- d) verbaliser tout document requis pour les opérations de chargement, déchargement et autres, en connexion avec le stationnement des bâtiments dans les ports;
- e) régler pour le compte du propriétaire du bateau les droits perçus sur les bâtiments;
- f) approvisionner les bâtiments en combustibles et en eau;
- g) procuration de marchandises pour le voyage de retour au cas où, selon le plan, le bâtiment n'en serait pas pourvu.

Article 54

Les agences des parties contractantes doivent pourvoir en argent les capitaines des bateaux et les contremaîtres des chalands des entreprises de navigation pour lesquelles elles fournissent des prestations, conformément à leurs instructions; les sommes versées sont prélevées sur les fonds transférés par ces entreprises aux fins de paiement des salaires, d'achat de vivres, de matériel technique et autres.

L'argent ne peut être versé que sur instruction télégraphique ou écrite de l'entreprise de navigation correspondante.

Article 55

Les agences des Parties Contractantes adopteront toutes les mesures dépendant d'elles afin d'approvisionner les bateaux en combustibles, vivres et matériaux conformément aux demandes des entreprises de navigation pour lesquelles elles fournissent des prestations.

Article 56

Au cas où l'entreprise de navigation chargerait l'agence qui lui fournit des prestations d'encaisser le fret qui lui est dû, d'effectuer des opérations contre remboursement et d'encaisser d'autres sommes auprès des destinataires, expéditeurs et autres personnes, l'agence exécutera ces opérations en stricte conformité des instructions qui lui ont été données et les sommes encaissées seront immédiatement transférées aux comptes-courants des entreprises respectives.

Au cas où les sommes encaissées ne seraient pas transférées en dû temps, l'entreprise de navigation correspondante recevra pour l'utilisation de ces sommes un intérêt annuel de 3%.

En cas d'accord à ce sujet entre les entreprises de navigation contractantes, le montant encaissé peut être transféré, déduction faite des sommes dues par l'entreprise de navigation en faveur de laquelle l'encaissement a été effectué.

Article 57

En accord avec les entreprises de navigation correspondantes, les agences procureront à leurs bâtiments des transports de marchandises.

Article 58

Les agences des Parties Contractantes sont tenues d'organiser au mieux les prestations à fournir aux bateaux et d'adopter des mesures propres à réduire au minimum la durée du stationnement des bateaux, à les approvisionner sans retard et à assurer l'accomplissement en temps voulu des autres prestations afin qu'elles soient toutes terminées jusqu'à la fin des opérations de chargement.

Article 59

Les agences des Parties Contractantes informeront les capitaines et les contremaîtres des bâtiments auxquels elles fournissent des prestations sur les règles de navigation en vigueur et les formalités à accomplir. En outre, elles devront, afin de défendre les intérêts des entreprises de navigation pour lesquelles elles fournissent des prestations, assurer l'établissement des actes de constatation en cas de manque ou de défectuosité de la marchandise.

Article 60

Les documents exigés par les autorités douanières et autres, ainsi que les manifestes de chargement et les connaissements ou lettres de voiture doivent être dressés au cours du chargement des bateaux afin qu'ils puissent partir dès

l'achèvement de cette opération. Les connaissements ou les lettres de voiture sont établis sur les imprimés de l'entreprise de navigation dont le bateau a accepté le chargement.

Article 61

Les agences des Parties Contractantes informeront les autres entreprises de navigation, en utilisant les moyens de communication accessibles, sur le mouvement de leurs bateaux ainsi que sur le passage des bateaux par les lieux où se trouvent les agences; ces prestations seront réglées d'après les frais effectivement encourus.

Article 62

Le mode de communication des données au sujet des bâtiments acheminés dans les principaux ports de chargement et de déchargement du Danube (Vienne, Bratislava, Komárno, Komárom, Sztálinváros, Csepel, Roussé, Svistov, Giurgiu, Brăila, Galați, Reni, Ismail) est établi comme suit:

Dans les quatre heures au plus tard après que le bâtiment ait quitté le port de départ, l'entreprise de navigation transporteur informe l'entreprise de navigation se trouvant dans le port de destination du départ du bâtiment et de la date probable de son arrivée. Cette date doit être précisée 48 heures avant l'arrivée du bâtiment.

Ce mode de communication ne concerne pas les informations entre entreprises de navigation et affréteurs.

Article 63

Le mode d'exécution des opérations de chargement et de déchargement dans les ports et lieux de chargement (déchargement) est déterminé par l'art. 18 de l'Accord sur les conditions générales de transport de marchandises.

Article 64

Si la marchandise arrivée par bateau n'a pas été réclamée ou n'a pas été délivrée soit parce que le fret n'a pas été réglé, soit pour d'autres raisons, l'agence, chargée au préalable par l'entreprise de navigation pour laquelle elle fournit des prestations, placera, si les conditions techniques le permettent, la cargaison dans ses propres entrepôts ou dans les entrepôts de toute autre entreprise en délivrant au capitaine ou au contremaître du bâtiment un récépissé correspondant. L'entreposage de la cargaison devra être communiqué à l'entreprise de navigation, qui aura à couvrir intégralement les frais encourus par suite du déchargement, de l'entreposage et de la garde de la marchandise.

Article 65

Les agences des Parties Contractantes adopteront les mesures nécessaires en vue de sauvegarder les intérêts des entreprises de navigation pour lesquelles elles fournissent des services au cas où des réclamations surgiraient soit de la part du destinataire ou de l'expéditeur, soit de la part d'un tiers.

En outre, les agences peuvent se charger, dans chaque cas séparément et conformément aux instructions de l'entreprise de navigation pour le compte de laquelle elles fournissent des prestations, de la défense devant les tribunaux des intérêts de cette entreprise de navigation et, chargées par elle, de délivrer les garanties nécessaires.

III. Règlement des prestations d'agencement

Article 66

L'agencement des bateaux sera payé selon le tarif joint au présent Accord (Annexe 7).

Les frais encourus au cours des prestations fournies aux bateaux sont mis au compte des entreprises de navigation correspondantes sur la base des dépenses effectives, les pièces justificatives devant être annexées au décompte.

Toutes les prestations fournies aux bateaux des Parties Contractantes sont réglées dans la monnaie du pays où se trouve le port où ces prestations ont été fournies.

Article 67

Les agences des Parties Contractantes reçoivent pour les marchandises procurées aux fins de transport une rémunération dont le taux est de 3% du prix du fret pour ces marchandises procurées, payable dans la monnaie du fret.

Article 68

Les sommes revenant à l'agence doivent être réglées dans un délai de 30 jours à partir de la présentation des factures, auxquelles seront annexées les pièces justificatives nécessaires. Si le règlement des factures n'a pas lieu dans le délai prévu, une amende de 0,05% par jour de retard sera payable sur la somme non réglée.

Réclamations et prescriptions

Article 69

Les réclamations découlant des accords sur le remorquage, l'agencement réciproque et les prestations fournies aux bateaux, ainsi que celles découlant de l'assistance doivent être examinées dans un délai de deux mois à dater du jour de leur réception.

Les réclamations et les actions découlant des accords de remorquage, d'agencement réciproque et de prestations fournies aux bateaux, ainsi que celles découlant de l'assistance se prescrivent dans un délai d'un an à partir du jour où prend naissance le droit à l'action, une réclamation écrite, présentée conformément au paragraphe premier du présent article, suspendant la prescription.

Si la réclamation a été repoussée, la prescription court de nouveau à partir du jour où le réclamant en a été informé par écrit. Si la réclamation est restée sans réponse, la prescription court de nouveau à partir de l'expiration du délai de deux mois indiqué au paragraphe premier du présent article.

Arbitrage

Article 70

Les entreprises de navigation contractantes adopteront les mesures nécessaires afin de régler à l'amiable les litiges pouvant surgir du présent Accord ou en connexion avec lui. Les litiges qui n'auront pas été réglés à l'amiable seront, à l'exception des cas relevant de la compétence des tribunaux ordinaires, soumis à l'arbitrage au lieu de résidence du défendeur. Les parties au différend peuvent convenir d'un autre lieu d'arbitrage pour l'examen de leur litige.

Validité de l'Accord

Article 71

Le présent Accord entrera en vigueur le 31 décembre 1955; il est conclu pour une durée indéfinie.

Chaque entreprise de navigation contractante peut, à tout moment, dénoncer sa participation au présent Accord moyennant préavis de six mois adressé par écrit aux entreprises de navigation contractantes.

Les annexes au présent Accord en font partie intégrante.

Fait à Bratislava, le 26 septembre 1955, en un seul exemplaire, en langues russe et française. Les deux textes faisant également foi.

Le présent Accord sera déposé auprès de l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, société d'Etat (ČSPD), qui en enverra des copies certifiées conformes à chacune des entreprises de navigation signataire du présent Accord.

Pour l'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP)

Signé: STOIANOV

Pour l'Entreprise de navigation hongroise, Société par actions (MAHART)

Signé: J. BÉLAI

Pour l'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine (NAVROM)

Signé: X. CELENTI

Pour l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, Société d'Etat (ČSPD)

Signé: I. GRÉJTÁK

Pour l'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne (SDGP)

Signé: L. I. KAPIKRAIAN

*à l'Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée
en cas d'avarie et l'agencement des bâtiments
du 26 septembre 1955*

Demande de remorquage

Conformément à l'Accord conclu entre les entreprises de navigation, je vous prie par la présente de mettre à la disposition de notre bâtiment un remorqueur aux fins de remorquage, de manoeuvres de déplacement d'assistance (rayer la mention inutile).

1. Nom ou N° du bâtiment
2. Matériau de la coque (fer, bois, béton, etc.)
3. Nom du capitaine ou du contremaître du chaland
4. Portée en lourd
5. Longueur m, largeur m,
6. Tirant d'eau à lège cm, en charge cm,
7. Poids de la cargaison
8. Equivalent du bâtiment
9. Dénomination des marchandises
10. Remorquage ou déplacement du bâtiment
de à
- de à
11. Nom précis de l'organisation ou personne destinataire
12. Date et heure du dépôt de la demande, le
(heure)
13. Date et heure pour lesquelles le remorqueur est demandé
-
(heure)

Signature avec indication de la fonction du signataire de la demande

à l'Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée
en cas d'avarie et l'agencement des bâtiments
du 26 septembre 1955

Ordre de remorquage No ...

Port de départ

Expéditeur du bâtiment

Adresse

Port de destination

Destinataire du bâtiment

Adresse

Le remorquage s'effectue en vertu des conditions de l'Accord du

-
1. Nom ou numéro du bâtiment remorqué
 2. Nom et adresse du propriétaire du bâtiment
 3. Matériau de la coque
 4. Quantité de marchandises à bord
 5. Dénomination de la marchandise
 6. Portée en lourd (en tonnes)
 7. Longueur
 8. Largeur
 9. Tirant d'eau à lège
 10. Tirant d'eau en charge

Annotations de l'expéditeur, non obligatoires pour l'entreprise de navigation	1. Nombre de kilomètres virtuels	Monnaie
Document annexés:	2. Equivalent du poids du bâtiment remorqué	1. Paiement pour le remorquage
1.	3. Poids du bâtiment et de la cargaison	2. Paiement pour le déplacement
2.	4. Somme des kilats	3. Paiement pour le passage des Portes de Fer
3.	5. Prix d'un kilat	4. Paiement pour le passage de la frontière d'Etat
4.	Lieu où l'ordre de remorquage a été établi	5. Droits de port
Cachet de l'agence du port d'arrivée	Signature du propriétaire du bâtiment dépositaire de la demande	6.
Signature	Annotations et cachet de l'agence expéditrice	7.
.....	Signature de l'agence	8.
Acquit du destinaire		9.
Le bâtiment indiqué dans l'ordre de remorquage a été reçu:		TOTAL
Signature		Perçu au départ
.....	
Lieu et date		Somme à percevoir au lieu de destination
		Acquit du dépositaire de la demande relatif à la réception du double de l'Ordre de remorquage

Les timbres à date des remorqueurs des agences intermédiaires doivent être apposés dans l'ordre chronologique au verso de l'ordre de remorquage.

Allègement

Annotations au sujet de l'hivernage

Lieu de l'hivernage
Du au
Lieu
Quantité de marchandises
Nom de l'allège
Date (timbre à date) Date des annotations de service

Fait en cinq exemplaires

Original

1ère copie

2ème copie

3ème copie

1 — talon

*à l'Accord sur le remorquage, l'assistance
prêtée en cas d'avarie et l'agencement des bâtiments
du 26 septembre 1955*

Normes de vitesse moyenne journalière de remorquage sur le Danube
(en kilomètres par 24 h)

Dénomination des secteurs	Direction	Janvier, Novembre	Février, Décembre	Mars, Sep- tembre	Avril, Octobre	Mai, Juin	Juillet Août
1. Vienne—Komárno	amont	54	54	63	72	77	77
	aval	160	160	190	200	215	200
2. Komárno—Moldova Veche	amont	45	50	50	60	70	66
	aval	100	120	130	145	160	158
3. Moldova Veche—Turnu Severin	amont	d'après le temps effectivement pris					
	aval						
4. Turnu Severin—Ismail	amont	50	52	60	64	75	70
	aval	110	120	135	150	165	160

à l'Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée en cas
d'avarie et l'agencement des bâtiments
du 26 septembre 1955

Tableau pour le calcul des opérations de remorquage dans les ports

Puissance en C.V.	24 heures de stationnement équivalent à 60 kilats		1 heure en marche équivalent à 4 kilats		
	coefficient	1 heure de stationnement (en kilats)	coefficient	1 heure en marche (en kilats)	5 minutes en marche (en kilats)

Remorqueurs

1.	100— 149	0,9	2,25	0,7	2,8	0,23
2.	150— 199	1,0	2,5	1,0	4,0	0,33
3.	200— 269	1,3	3,25	1,7	6,8	0,57
4.	270— 329	1,4	3,5	2,0	8,0	0,67
5.	330— 389	1,6	4,0	2,4	9,6	0,8
6.	390— 489	1,8	4,5	3,4	13,6	1,13
7.	490— 589	1,9	4,75	3,7	14,8	1,23
8.	590— 679	2,3	5,75	4,3	17,2	1,43
9.	680— 759	2,5	6,25	4,6	18,4	1,53
10.	760— 899	2,7	6,75	5,0	20,0	1,67
11.	900— 1099	3,1	7,75	6,3	25,2	2,1
12.	1100— 1400	3,5	8,75	7,6	30,4	2,53
13.	1401— 1700	4,2	10,5	9,2	36,8	3,07
14.	1701— 2000	4,5	11,25	10,9	43,6	3,63

Bateaux automoteurs à marchandises

1.	100	0,3	0,75	0,3	1,2	0,1
2.	101— 160	0,5	1,25	0,8	3,2	0,27
3.	161— 300	0,7	1,75	1,0	4,0	0,33
4.	301— 360	1,0	2,5	1,6	6,4	0,53
5.	361— 399	1,1	2,75	1,8	7,8	0,6
6.	400— 499	1,2	3,0	2,0	8,0	0,67
7.	500— 599	1,3	3,25	2,3	9,2	0,77
8.	600— 700	1,5	3,75	2,5	10,0	0,83
9.	701— 850	1,8	4,5	3,0	12,0	1,0
10.	851— 1050	2,5	6,25	4,0	16,0	1,33

Tableau des coefficients par secteur

S e c t e u r	Remonte	Descente
Regensburg—Passau (2379—2226)	1,9	0,68
Passau—Gönyü (2226—1791)	3,5	1,16
Gönyü—Moldova Veche (1791—1042)	1,0	0,43
Moldova V.—Vodița (1042—951)	4,0	0,88
Vodița—Gura Văii (951—941)	6,0	0,84
(ancien chenal)		
Vodița—Gura Văii (951—941)	12,0	1,08
(bras)		
Gura Văii—Kladovo (941—934)	1,6	0,69
Kladovo—Galați (934—150)	1,0	0,43
Galați—Sulina (150—0)	1,0	0,43
Bras de Chilia	1,0	0,43
Drava	3,0	0,78
Tisza (jusqu'à Szeged [0—170])	1,3	0,56
Begeč	3,0	1,29

Remarques :

1. Si des bâtiments remorqués sur la section Vodița—Gura Văii (bras km 951—941) n'ont pas recours à la traction par locomotive, le coefficient établi pour la remonte est de 36. Dans le cas où le toueur n'est pas employé sur la section Svinița—Povalina, le coefficient appliqué à la remonte est de 12.
2. Pour la détermination des distances (en kilomètres) entre les localités situées sur le Danube c'est le tableau officiel publié par la Commission du Danube qui sera applicable.

Acte sur l'assistance

Fait à
lieu et date

Sur demande de
 l'Entreprise de navigation a prêté assistance au
 bâtiment de l'Entreprise de navigation
 à l'aide du remorqueur
 de l'Entreprise d'une portée en
 lourd ou d'une puissance de
 Nature des marchandises
 Quantité de marchandises
 Nature et mode de l'assistance

Le bâtiment prêtant secours avait-il un convoi? Dans l'affirmative, dimensions
 du convoi

Le convoi a-t-il dû être quitté?

Heures auxquelles l'assistance a été donnée
 de heures minutes à heures minutes
 de heures minutes à heures minutes

Heure de l'interruption de l'assistance: heures minutes

Sur demande du capitaine du bâtiment ayant appelé en aide, les opérations
 d'assistance sont poursuivies (ou interrompues).

Les opérations d'assistance ont repris le (date)
 de heures minutes à heures minutes
 de heures minutes à heures minutes

Au cours des opérations de secours le bâtiment prêtant assistance a subi les
 dommages et pertes suivants:

coque

inventaire

Remarques des Parties

L'exactitude des données indiquées est confirmée par:

port de le 19.....

Partie ayant demandé assistance:

Partie ayant prêté assistance:

.....

.....

Capitaine du bateau

Capitaine du bateau

.....

.....

témoin

témoin

Remarque :

L'acte est fait en quatre exemplaires, dont deux sont transmis à l'Entreprise de navigation
 ayant demandé l'assistance et deux à l'Entreprise ayant prêté l'assistance.
 Les témoins seront, si faire se pourra, les pilotes des bateaux respectifs.

à l'Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée
en cas d'avarie et l'agencement des bâtiments
du 26 septembre 1955

Tarif des rémunérations pour agencement des bâtiments

1. Pour les chalands non-automoteurs de tous types et dimensions: 50 roubles par chaland.
Pour les remorqueurs travaillant sur relation donnée et les bateaux marchands automoteurs: 70 roubles par bateau.
Pour les bateaux à passagers: 85 roubles par bateau.
2. Pour les bâtiments non-automoteurs exécutant dans un port donné des travaux de chargement ou de déchargement: le tarif intégral des rémunérations pour agencement.
3. Pour les bâtiments non-automoteurs exécutant dans un port donné des opérations de chargement et de déchargement: le double tarif des rémunérations pour agencement.
4. Pour les automoteurs et les non-automoteurs entrant dans un port aux seules fins d'approvisionnement: 25 % du tarif des rémunérations pour agencement; pour la verbalisation des documents aux frontières d'Etat: 25 % du tarif des rémunérations pour agencement.
5. Les tarifs de rémunérations pour agencement sont perçus dans tous les ports d'escale du bâtiment.
6. Les tarifs ci-dessus indiqués sont perçus pour toutes les prestations fournies aux bâtiments, y compris la verbalisation de tous les documents de bord, de transport et autres.
7. Si des formulaires, des ordres, des manifestes et autres documents sont mis à la disposition des bâtiments, ce service est rémunéré à raison de 8 roubles par bâtiment, séparément pour le chargement et le déchargement.
8. La mise à disposition de canots, d'automobiles et autres sera réglée d'après le tarif en vigueur dans le port donné.

Remarque :

1. Au cas où des opérations de chargement et de déchargement sont effectués sur des chalands automoteurs, les rémunérations sont payées selon les catégories prévues pour les chalands non-automoteurs.
2. La portée en lourd des chalands sera établie d'après les documents de bord.

PROTOCOLE ET CONVENTIONS²

ENTRE L'ENTREPRISE DE NAVIGATION MARITIME ET FLUVIALE ROUMAINE (NAVROM) ET L'ENTREPRISE DE NAVIGATION FLUVIALE YOUGOSLAVE (JRB) SUR LE REMORQUAGE ET LA COOPERATION DANS LE DOMAINE DU COMMERCE

Signés à Belgrade, le 21 novembre 1955

PROTOCOLE

L'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine ci-après dénommée "NAVROM", dont le siège est à Bucarest, 1 rue Povernei, d'une part, et l'Entreprise de navigation fluviale yougoslave, ci-après dénommée "JRB", dont le siège est à Belgrade, 1 rue Bircaninova, d'autre part, désireux sur base de réciprocité

d'utiliser aussi rationnellement que possible les remorqueurs et leur puissance de traction,

d'acheminer par le Danube, dans le cadre des relations commerciales entre les deux États, des quantités aussi considérables que possible de marchandises;

de prêter assistance aux équipages des bateaux en cas de maladies et d'accidents;

d'établir une éventuelle entraide en personnel navigant (pilotes) dans les différents secteurs;

d'assurer l'aide en matières d'approvisionnement, de réparation et d'agencement des bateaux,

ont conclu les Conventions suivantes:

1. Convention relative au remorquage et à l'assistance en cas d'avaries.
2. Convention relative aux opérations d'agencement et à la coopération dans les questions d'ordre commercial et technique.

Article 1^{er}

Les Conventions susmentionnées font, avec leurs annexes, partie intégrante du présent Protocole.

Article 2

Tous les décomptes et paiements concernant les prestations réciproques, prévues dans lesdites Conventions, s'effectueront conformément aux dispositions en vigueur à la date de la prestation fournie, prévues dans l'Accord relatif à l'échange de marchandises et aux paiements entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

¹ Textes officiels roumain et serbo-croate.

² Entrés en vigueur le 2 mars 1956.

Article 3

Les entreprises de navigation contractantes prendront les mesures nécessaires pour régler à l'amiable les différends qui pourraient découler du présent Protocole et des Conventions annexes ou en liaison avec eux.

Les différends qui n'auront pas été réglés à l'amiable seront soumis à l'arbitrage au lieu de résidence du défendeur, par dérogation à la règle générale de compétence.

Les parties au litige peuvent aussi convenir d'un autre lieu pour l'arbitrage de leurs différends.

Article 4

Les Parties Contractantes s'engagent à ce que les réclamations pouvant résulter de l'application desdites Conventions soient réglées dans un délai aussi bref que possible, qui ne dépassera toutefois pas deux mois à partir du jour où la réclamation a été présentée.

Le délai de prescription des réclamations administratives et des actions découlant des présents Protocole et Conventions annexes, est d'un an à dater du jour où le droit à l'action est né, le dépôt de la réclamation administrative écrite, conformément au paragraphe premier du présent article, suspendant le cours de la prescription.

Si la réclamation est repoussée, la prescription court de nouveau à partir du jour où la décision a été communiquée, par écrit, au demandeur.

Si la réclamation administrative est restée sans réponse, la prescription recommence à courir à l'expiration du délai de deux mois, mentionné au paragraphe premier du présent article.

Article 5

Toutes les prestations prévues dans lesdites Conventions s'effectueront par les deux Parties conformément aux prescriptions normatives en vigueur dans l'Etat où sont fournies ces prestations.

Au cas où les prescriptions normatives subiraient des changements entraînant certaines modifications dans l'application des stipulations desdites Conventions, la partie respective doit communiquer ces changements dans un délai aussi bref que possible.

Article 6

Les Conventions peuvent être modifiées à tout moment par accord écrit entre les deux Parties.

Article 7

Les Parties Contractantes conviennent qu'au cas où il existerait aussi d'autres entreprises de navigation nationales sur le Danube, celles-ci pourront adhérer aux présentes Conventions, sur accord écrit entre les deux Parties Contractantes.

Article 8

Le présent Protocole entrera en vigueur au moment de son approbation par les organes compétents supérieurs des deux entreprises de navigation, délai qui ne dépassera pas 30 jours à dater de sa signature. Les deux entreprises de navigation se communiqueront l'approbation par notification écrite.

Le présent Protocole et les Conventions annexes sont valables jusqu'au 28 février 1957 et leur validité sera chaque année automatiquement prolongée.

Les Parties Contractantes peuvent dénoncer leur participation à tout ou partie des Conventions annexes au présent Protocole, moyennant préavis de trois mois notifié par écrit à l'autre Partie Contractante.

Les prestations fournies avant la date de l'entrée en vigueur des présentes Conventions sont soumises aux stipulations de ces Conventions.

Article 9

Le présent Protocole, ainsi que les Conventions annexes, ont été faits et signés à Belgrade le 21 novembre 1955, en deux exemplaires, en langues roumaine et serbo-croate, les deux textes faisant également foi.

*Pour l'Entreprise de navigation
maritime et fluviale roumaine (NAVROM)*

Signé: X. CELENTI

*Pour l'Entreprise de navigation
fluviale yougoslave (JRB)*

Signé: I. GUGIĆ

CONVENTION
RELATIVE AU REMORQUAGE
ET A L'ASSISTANCE EN CAS D'AVARIE

L'Entreprise de navigation fluviale et maritime roumaine, désignée ci-après "NAVROM", dont le siège est à Bucarest, 1 rue Povernei, d'une part, et l'Entreprise de navigation fluviale yougoslave, désignée ci-après "JRB", dont le siège est à Belgrade, 1 rue Bircaninova, d'autre part, en vue d'établir des normes uniformes de remorquage et de prêter assistance aux bateaux en cas d'avaries survenues dans les ports danubiens, ont conclu la présente Convention et sont convenues de ce qui suit:

PREMIÈRE PARTIE

REMORQUAGE RÉCIPROQUE

I. Dispositions générales

I. Dispositions générales

1. Chaque entreprise de navigation contractante s'engage à ce qu'en cas de réception d'une demande de remorquage de la part de l'autre entreprise de navigation contractante elle mettra à sa disposition, dans la mesure de ses possibilités, les moyens nécessaires pour le remorquage sur tout le parcours du Danube, ou sur certains de ses secteurs seulement, des bateaux chargés ou vides, des grues et autres constructions flottantes, ainsi que pour les opérations de remorquage dans les ports.

2. Les normes de remorquage prévues dans la présente Convention s'appliquent tant aux propres bateaux des entreprises de navigation qu'aux bateaux affrétés ou exploités par elles.

3. Le remorquage se divise en remorquage sur relation donnée et en opérations portuaires.

On entend par remorquage sur relation donnée le remorquage d'un bateau sur une distance de plus de 5 km, à l'exception des opérations dans les ports sur une distance de plus de 5 km qui sont réputées opérations portuaires.

On entend par opérations portuaires les opérations de changement du lieu de stationnement et d'accostage de bateau, l'exécution de manoeuvres, la formation ou la dislocation d'un convoi et autres opérations portuaires exécutées dans les eaux du port, dans la mesure où ces opérations ne constituent pas la phase initiale ou finale d'un remorquage sur relation donnée.

II. Mode de dépôt des demandes de remorquage

4. Les demandes de remorquage se font par écrit, par télégramme ou téléphone au plus tard 48 heures avant le terme demandé, conformément au modèle annexé à la présente Convention (Annexe 1). Les demandes de remorquage faites par écrit sont établies en deux exemplaires.

5. Les demandes de remorquage sont déposées respectivement acceptées par les représentants des entreprises de navigation correspondantes.

En cas d'avarie, ou autres cas d'urgence, le capitaine du bateau ou le contremaître de chaland peut aussi remettre la demande de remorquage au représentant de l'entreprise de navigation ou au capitaine du remorqueur de passage.

Dans ce cas la demande de remorquage peut être présentée respectivement acceptée par écrit, verbalement ou par signalisation.

6. L'entreprise de navigation dont le représentant a fait une demande de remorquage répond de l'exactitude des données indiquées dans la demande et est matériellement responsable de toutes conséquences pouvant résulter des données erronées, inexactes ou insuffisantes communiquées dans la demande.

7. L'entreprise de navigation ayant reçu la demande de remorquage doit, dans un délai de 24 heures au plus, communiquer par écrit à l'entreprise de navigation requérante la date de la mise à disposition du remorqueur ou son refus de remorquer.

En cas de non réception de réponse dans le délai indiqué ci-dessus, la demande sera considérée acceptée et l'obligation du remorquage commence à courir 48 heures après la réception de la demande.

8. Sur la base de la demande de remorquage sur une relation donnée, l'entreprise de navigation assurant le remorquage dresse, suivant le modèle annexé à la présente Convention (Annexe 2), l'ordre de remorquage en cinq exemplaires dont:

a) un exemplaire (l'original) est remis au capitaine du remorqueur effectuant le remorquage. Le remorquage achevé, le capitaine transmet à son entreprise de navigation l'original de l'ordre de remorquage muni d'une notification de l'entreprise en faveur de laquelle le remorquage a été effectué, confirmant l'exécution des travaux.

b) un second exemplaire reste à bord du remorqueur pour être remis, dans le port de destination, au représentant de l'entreprise de navigation ayant demandé le remorquage;

c) le troisième exemplaire est remis au remorqueur dans le port de départ pour être conservé dans les archives du remorqueur;

d) le quatrième exemplaire et la souche restent chez l'agence du port de départ.

III. Exécution des opérations de remorquage

9. Les remorqueurs fournis aux fins de traction, ainsi que les bateaux pris en remorque doivent être en bon état technique et disposer d'un équipage complet, d'une quantité suffisante de combustibles et de matériel, des certificats de nationalité et de navigabilité requis, ainsi que de tous autres documents de bord prescrits par les règlements de navigation en vigueur.

10. La détermination du déplacement des bateaux et d'autres moyens de navigation, ainsi que du nombre d'unités pouvant être remorquées incombe au capitaine du remorqueur qui, en prenant une décision, doit dans chaque cas respectif tenir compte de la sécurité de la navigation du convoi sur tout le parcours.

11. L'application des règles de navigation en vigueur sur le Danube incombe au capitaine du remorqueur ou au contremaître de l'unité remorquée. Les entreprises de navigation respectives sont responsables des dommages causés par suite de l'inobservation pendant le remorquage desdites règles.

12. Au cas où des travaux d'allègement s'avèreraient nécessaires, la mise à disposition des allèges incombe à l'entreprise de navigation à laquelle appartiennent les unités remorquées.

13. L'entreprise de navigation effectuant le remorquage est tenue d'assurer, dans la mesure du possible, une vitesse moyenne journalière de remorquage qui ne sera pas inférieure aux normes stipulées dans les annexes à la présente Convention (Annexe 3).

Le remorquage des installations flottantes, des grues, dragues, docks, sonnettes et autres constructions du même genre, différant des bâtiments ordinaires par leur forme et superstructure, en fait exception.

La durée du remorquage des installations ci-dessus est calculée d'après le temps effectivement pris.

14. En cas d'avarie du bâtiment remorqué, le capitaine du remorqueur est tenu de lui fournir les moyens de sauvetage et l'aide nécessaires jusqu'au moment où le bâtiment avarié pourra se passer de cette aide. Dans ce cas seuls les frais effectifs sont à payer, sans versement au titre de rémunération pour le sauvetage.

15. Chaque cas d'avarie du bateau remorqué doit être immédiatement annoncé par le capitaine du remorqueur à l'entreprise de navigation et à la plus proche agence des bateaux ayant subi des dommages par suite de l'avarie.

16. Le capitaine du remorqueur et le capitaine du bateau remorqué ou le contremaître du chaland doivent dresser un acte dans lequel seront enregistrées toutes les circonstances dans lesquelles s'est produite l'avarie.

17. Le remorquage sur une relation donnée est considéré commencé au moment où les bâtiments sont pris en remorque et achevé au moment où les unités remorquées sont relâchées dans le port de destination spécifié dans la demande de remorquage.

Les heures desdits commencement et fin du remorquage doivent être indiquées dans l'ordre de remorquage et confirmées par l'acquit du capitaine du bateau remorqué ou du contremaître du chaland remorqué.

18. La durée de l'utilisation effective des moyens de remorquage pour les manoeuvres portuaires est calculée à partir du moment où le remorqueur a quitté son dernier lieu de stationnement jusqu'au moment où il y est retourné si le commencement et la fin du remorquage n'ont subi aucun retard pour des raisons étrangères au dit remorquage.

19. La durée d'utilisation du remorqueur est, dans tous les ports, calculée par rapport au temps effectivement pris.

IV. Rémunération pour opérations de remorquage

20. L'unité de mesure pour les travaux de remorquage sur une relation donnée est le "kilat" (1000 tonnes-kilomètres virtuels).

L'unité de mesure pour les travaux portuaires est l'heure. Le temps mis pour les opérations portuaires est converti en kilats, conformément au tableau annexé à la présente Convention (Annexe 4).

21. Le calcul des kilats pour le remorquage sur une relation donnée s'effectue selon la formule suivante:

$$\frac{(\text{poids de la cargaison} + \text{équivalent du poids du bateau}) \cdot \text{km virtuels}}{1000}$$

Le calcul de l'équivalent du poids du bateau se fera d'après la formule:
 $L \cdot (B + 2T) \cdot 1,176$, où

- L — longueur du bateau
- B — largeur du bateau
- T — tirant d'eau du bateau à lège
- 1,176 — coefficient de résistance

Les majorations ci-dessous sont ajoutées à l'équivalent du poids du bateau ainsi calculé:

- a) pour les bateaux à roues sans aubes et les bateaux à hélice fixe 30%
- b) pour les bateaux à hélice et les bateaux à moteur à hélice libre 20%
- c) pour les dragues et les élévateurs sans godets et pour les bateaux à roues à aubes 60%
- d) pour les dragues à godets, grues flottantes et élévateurs à godets 75%
- e) pour les bigues à sonnettes 125%

22. Les kilomètres virtuels sont obtenus par la multiplication de la distance parcourue, exprimée en kilomètres, par le coefficient établi pour le secteur du Danube sur lequel le remorquage a lieu.

Les coefficients valables par secteur du Danube sont indiqués à l'Annexe 5 de la présente Convention.

23. Le coût des opérations de remorquage exécutées pendant les mois d'automne et d'hiver est majoré:

- de 10% en octobre et en mars
- de 15% en novembre et en février
- de 25% en décembre et en janvier.

24. Le coût d'un kilat est fixé à 0,70 \$ USA et converti dans la monnaie du pays du payant d'après le cours officiel des banques d'Etat, en vigueur au moment du paiement.

Le décompte se fera en conformité des dispositions de l'accord relatif à l'échange de marchandises et aux paiements entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

25. Les entreprises de navigation contractantes se communiqueront mensuellement, jusqu'au 25 au plus tard du mois suivant, le solde en kilats des opérations de remorquage réciproques effectuées jusqu'au 30 du mois écoulé.

Le solde devra être justifié par des décomptes correspondants auxquels seront annexées les demandes de remorquage, les ordres de remorquage munis des attestations de l'exécution du remorquage et des travaux portuaires.

26. Le solde que l'entreprise débitrice n'a pas contesté dans un délai de 5 jours à partir de la réception du décompte doit être payé à l'entreprise respective dans un délai de 30 jours comptés à partir du moment où le décompte a été présenté.

27. Tous droits auxquels est soumis le bâtiment remorqué (les droits de douane, de port, de passage de frontière et des Cataractes) sont payables par l'entreprise de navigation à laquelle appartient le bâtiment.

28. Tous les frais nécessaires encourus par l'une des entreprises de navigation pendant l'exécution d'opérations de remorquage pour le compte de l'autre entreprise sont à la charge de cette dernière et doivent être payés dans la monnaie dans laquelle les débours ont été effectués.

29. Les décomptes de remorquage sont effectués par les entreprises de navigation contractantes, indépendamment et séparément de tout autre décompte découlant de contrats ou conventions que les entreprises de navigation ont conclus entre elles ou avec des tiers.

V. Responsabilité au cours du remorquage

30. Si les bateaux ou autres constructions flottantes pris en remorque ne sont pas conduits au lieu de destination indiqué dans la demande, les opérations de remorquage exécutées ne seront pas payées, les circonstances visées au point 31 de la présente Convention faisant exception.

31. Si les unités remorquées ne sont pas conduites au lieu de destination indiqué dans la demande par suite de :

- a) modification par l'entreprise de navigation à laquelle appartient le bâtiment remorqué des données indiquées dans la demande,
- b) impropreté au remorquage du bâtiment remorqué,
- c) prescriptions des autorités compétentes respectives,
- d) grandes crues, basses eaux et autres raisons de force majeure,

l'entreprise de navigation à laquelle appartient le remorqueur est exonérée de la responsabilité pour l'interruption du remorquage, et celle ayant fait la demande de remorquage est tenue de payer les opérations de remorquage effectivement exécutées.

32. En cas d'interruption du remorquage par suite de glaces ou pour une des raisons visées à l'article 31 de la présente Convention, les bâtiments remorqués sont mis à l'abri dans un endroit choisi par le capitaine du remorqueur. Dans ce cas, l'entreprise de navigation effectuant le remorquage ne répond ni des dommages que subirait le bateau ou les marchandises par suite de l'hivernage ni des frais découlant de l'hivernage et de la mise sous garde du bateau et de la marchandise.

Les prestations supplémentaires fournies par le remorqueur aux bateaux remorqués dans les cas cités ci-dessus, doivent être payées par l'entreprise de navigation propriétaire des unités d'après le coût effectif des services rendus.

33. L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur répond des dommages causés au bateau par suite de l'inobservation des règlements relatifs à la navigation sur le Danube adoptés par la Commission du Danube et de négligence commise par l'équipage du remorqueur.

34. L'entreprise de navigation à laquelle appartient le remorqueur ne répond pas des dommages causés par des tiers ne faisant pas partie du convoi; il lui incombe toutefois de dresser les actes afférant aux avaries, nécessaires à l'entreprise de navigation victime de l'avarie pour la présentation de la réclamation d'indemnisation des dommages et de lui remettre ces actes.

Au cas où l'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur ne se conformerait pas aux dispositions du présent article, elle sera matériellement responsable des dommages subis par le bateau remorqué.

35. L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur est responsable des dommages causés aux bateaux ou aux biens de tiers ne faisant pas partie du convoi s'il est prouvé que les dommages ont eu pour cause une faute commise par le remorqueur.

S'il est prouvé que les dommages ont été causés par la faute de l'équipage du bâtiment remorqué, la responsabilité pour les dommages incombe à l'entreprise de navigation au service de laquelle se trouve l'équipage responsable de l'avarie.

36. La responsabilité de l'entreprise de navigation effectuant le remorquage commence au moment de la prise en remorque du bateau au point initial du remorquage et prend fin au moment où le bateau est ancré au point final du remorquage.

37. Chaque entreprise de navigation prend à charge les dommages et les obligations qui résulteraient d'accidents survenus aux membres de l'équipage de son bateau — pendant le remorquage ou pendant le temps où il reçoit ou prête assistance — et pourraient causer la perte de la capacité de travail ou la mort d'un membre de l'équipage.

DEUXIÈME PARTIE

ENTRAIDE DES BATEAUX EN CAS D'AVARIES

38. Les bateaux de l'une des entreprises de navigation contractantes s'engagent à accorder, en cas de besoin, l'assistance nécessaire aux bateaux de l'autre entreprise de navigation contractante sur tout le parcours navigable du Danube.

Cette assistance sera prêtée dans les cas suivants:

- a) échouage
- b) perte de la capacité de manoeuvrer
- c) abordage
- d) apparition d'une voie d'eau considérable
- e) incendie à bord
- f) perte par un automoteur de la capacité de naviguer par ses propres moyens
- g) garage des unités pour hivernage
- h) autres cas analogues imprévus.

39. L'ordre et le mode de l'assistance seront établis par les capitaines ou les contremaîtres des bâtiments demandant et prêtant secours, conformément à leur accord.

Dans le cas où les circonstances auraient changé, le capitaine ou le contremaître du bâtiment ayant demandé secours peut à tout moment renoncer à l'assistance.

40. Si le secours prêté s'avère insuffisant et que la situation exige l'utilisation de moyens plus puissants ou l'aide d'autres bateaux sur lesquels on ne saurait compter dans les 12 heures, le bâtiment prêtant secours peut abandonner le bâtiment avarié si le capitaine ou le contremaître de ce dernier y consent et que cela n'aggrave pas la situation du bâtiment avarié.

41. L'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé secours est tenue de rembourser à l'entreprise de navigation dont le bâtiment a prêté secours les frais d'assistance effectifs, y compris la valeur du travail effectué, sans payer de rémunération de sauvetage.

Le calcul du coût des opérations exécutées par le remorqueur pendant l'assistance s'effectuera d'après les tarifs établis pour les opérations de remorquage dans les ports, prévus à l'Annexe 4 de la présente Convention.

42. Si le bâtiment venu prêter secours ne peut s'exécuter pour des raisons ne dépendant pas de lui, l'entreprise de navigation propriétaire du bateau ayant demandé secours est tenue de rembourser les frais d'assistance conformément aux dispositions visées à l'article 41 de la présente Convention.

43. L'assistance est considérée commencée au moment où le remorqueur prêtant secours quitte son convoi, et terminée à partir du moment où les opérations de secours ont effectivement pris fin, ou à partir du moment où le bateau secouru renonce à l'assistance.

Si le bâtiment prêtant assistance ne se trouve pas dans la proximité du bateau demandant secours, l'assistance commence au moment où le bâtiment part à destination du lieu où le secours doit être prêté, et prend fin au moment où le bâtiment est retourné au point où il se trouvait lorsqu'il a été appelé.

Si les opérations de secours sont interrompues par la tombée de la nuit, ceci sera confirmé dans un acte dressé conformément au point 47 de la présente Convention.

Si, le lendemain, le capitaine du bâtiment avarié déclare renoncer à la poursuite des opérations de secours, l'assistance sera considérée interrompue à partir du moment où cette déclaration aura été faite.

44. Le bâtiment prêtant secours ne répond pas des dommages causés au bateau avarié pendant les opérations de secours, sauf dans les cas d'infractions aux règlements en vigueur et de négligence grave.

L'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé du secours est tenue d'indemniser l'entreprise de navigation dont le bâtiment a prêté secours pour les dommages causés au bateau ou à son matériel de bord au cours de l'assistance.

L'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé du secours n'est toutefois pas responsable des dommages causés aux chaudières et aux installations de machines, ni des dommages survenus par suite d'infraction aux règles de navigation commise par le personnel du bâtiment ayant prêté secours.

45. Au cas où au cours des opérations de secours le bâtiment d'une des entreprises de navigation aurait subi une avarie du chef d'une faute commise par le bâtiment de l'autre entreprise de navigation, cette dernière devra, à ses frais, réparer les dégâts subis, à moins que l'entreprise de navigation victime des dégâts ne formule le désir de recevoir une indemnité en espèces.

Le délai de la mise en réparation, le lieu et la date de l'exécution des réparations seront fixés en commun accord par les entreprises de navigation en question.

Le matériel endommagé pourra aussi être compensé en nature si les deux parties s'entendent à ce sujet.

46. Au cours des opérations de secours sont employés les cordages du bâtiment prêtant assistance, les cordages du bâtiment secouru pouvant aussi être utilisés.

Le prix des cordages endommagés au cours de l'assistance sera remboursé à raison de 25% du prix d'achat des cordages existant, ayant en vue leur longueur au moment du commencement de l'assistance.

47. Le procès-verbal sur l'assistance sera établi en 4 exemplaires, conformément à l'Annexe 6 de la présente Convention.

Le procès-verbal sera signé par les capitaines, les contremaîtres et les membres des équipages ayant participé aux opérations de secours.

Si les personnes devant signer le procès-verbal ne sont pas d'accord sur son contenu, elles le signeront en y faisant mention de leurs objections.

Dans ce procès-verbal devront être mentionnés tous les dommages causés au bâtiment ayant prêté assistance avec l'énumération des objets avariés ou détruits.

Le procès-verbal dressé en vertu des règlements servira de base au décompte du secours prêté.

48. L'entreprise de navigation propriétaire du bateau ayant prêté secours présentera à l'entreprise de navigation propriétaire du bateau secouru un décompte pour le montant des frais encourus, des dommages et des pertes subis au cours de l'assistance, en y annexant les pièces justificatives nécessaires.

Le décompte devra être réglé dans un délai de 30 jours à dater du jour de sa présentation.

Si le décompte n'est pas réglé jusqu'à expiration du délai sus-mentionné, une amende de 0,05% du montant du décompte sera payable pour chaque journée de retard.

49. Les décomptes relatifs à l'assistance des bateaux en cas d'avarie s'effectueront entre les entreprises de navigation contractantes indépendamment et séparément de tout autre décompte découlant de contrats et conventions conclus par les entreprises de navigation entre elles ou avec des tiers.

50. La présente Convention a été conclue et signée à Belgrade, le 21 novembre 1955, en deux exemplaires, en langues roumaine et serbo-croate, les deux textes faisant également foi.

*Pour l'Entreprise de navigation
maritime et fluviale roumaine (NAVROM)*

Signé: X. CELENTI

*Pour l'Entreprise de navigation
fluviale yougoslave (JRB)*

Signé: I. GUGIĆ

Demande de remorquage

Conformément à l'Accord conclu entre les entreprises de navigation, je vous prie par la présente de mettre à la disposition de notre bâtiment un remorqueur aux fins de remorquage, d'opérations de remorquage dans le port, d'assistance (rayer la mention inutile).

1. Nom ou N° du bâtiment
2. Matériau de la coque (fer, bois, béton, etc.)
.....
3. Nom du capitaine ou du contremaître du bâtiment
4. Portée en lourd t.
5. Longueur m, largeur m,
6. Tirant d'eau à lège cm, en charge cm,
7. Poids de la cargaison
8. Equivalent du bâtiment
9. Dénomination des marchandises
10. Lieu du remorquage ou des opérations de remorquage dans le port
de à
de à
11. Nom précis de l'entreprise ou personne destinataire
12. Date et heure du dépôt de la demande, le
(heure)
13. Date et heure pour lesquelles le remorqueur est demandé
.....
(heure)

Signature, avec indication de la fonction du signataire de la demande
.....

Ordre de remorquage N°

Port de départ

Expéditeur du bâtiment

Adresse

Port de destination

Destinataire du bâtiment

Adresse

Le remorquage s'effectue en vertu des conditions de la Convention du 21
novembre 1955

1. Nom ou numéro du bâtiment remorqué
2. Nom et adresse du propriétaire du bâtiment
3. Matériau de la coque
4. Quantité de marchandises à bord
5. Dénomination de la marchandise
6. Portée en lourd (en tonnes)
7. Longueur
8. Largeur
9. Tirant d'eau à lège
10. Tirant d'eau en charge

Note de l'expéditeur, non obligatoire pour l'entreprise de navigation	1. Nombre de kilomètres virtuels	Monnaie
Documents annexés:	2. Equivalent du poids du bâtiment remorqué	1. Paiement pour le remorquage
1.	.....	2. Paiement pour le remorquage dans le port
2.	.....	3. Paiement pour le passage dans les Portes de Fer
3.	.....	4. Paiement pour le passage des frontières
4.	4. Somme des kilats	5. Droits de port
Cachet de l'agence du port d'arrivée	.....	6.
Signature	5. Prix d'un kilat	7.
Acquit du destinataire	Lieu où l'ordre de remorquage a été établi	8.
Le bâtiment indiqué dans l'ordre de remorquage a été reçu:	Signature du propriétaire du bâtiment dépositaire de la demande	TOTAL
Signature	.....	Perçu au départ
Lieu et date	Notes et cachet de l'agence expéditrice	A encaisser au point de destination
	Signature de l'agence	Acquit du dépositaire de la demande relatif à la réception du double de l'ordre de remorquage

Les timbres à date des remorqueurs des agences intermédiaires doivent être apposés dans l'ordre chronologique au verso de l'ordre de remorquage.

Notes relatives à l'hivernage

Lieu de l'hivernage

Date: du au

Travaux exécutés

Date, lieu

Quantité de marchandises

Nom de l'allège

Date (timbre à date)

Date des annotations de service

Fait en cinq exemplaires

Original

1ère copie
2ème copie

3ème copie
4ème copie

ANNEXE 3
à la Convention relative au remorquage et à
l'assistance prêtée en cas d'avarie
du 21 novembre 1955

Normes de vitesse moyenne journalière de remorquage sur le Danube
(en kilomètres par 24 h)

Dénomination des secteurs	Direction	Janvier, Novembre	Février, Décembre	Mars, Septembre	Avril, Octobre	Mai, Juin	Juillet, Août
1. Vienne— Komárno	amont	54	54	63	72	77	77
	aval	160	160	190	200	215	200
2. Komárno—Mol- dova Veche	amont	45	50	50	60	70	66
	aval	100	120	130	145	160	158
3. Moldova Veche— Turnu Severin	amont	d'après le temps effectivement pris					
	aval	d'après le temps effectivement pris					
4. Turnu Severin	amont	50	52	60	64	75	70
	aval	110	120	135	150	165	160

à la Convention relative au remorquage et à
l'assistance prêtée en cas d'avarie
du 21 novembre 1955

Tableau pour le calcul des opérations de remorquage dans les ports

Puissance en C.V.	24 heures de stationnement équivalent à 60 kilats		1 heure en marche équivaut à 4 kilats		
	Coefficient	1 heure = 2,5 kilats	Coefficient	1 heure en marche (en kilats)	5 minutes en marche (en kilats)

Remorqueurs

1.	100— 149	0,9	2,25	0,7	2,8	0,23
2.	150— 199	1,0	2,5	1,0	4,0	0,33
3.	200— 269	1,3	3,25	1,7	6,8	0,57
4.	270— 329	1,4	3,5	2,0	8,0	0,67
5.	330— 389	1,6	4,0	2,4	9,6	0,8
6.	390— 489	1,8	4,5	3,4	13,6	1,13
7.	490— 589	1,9	4,75	3,7	14,8	1,23
8.	590— 679	2,3	5,75	4,3	17,2	1,43
9.	680— 759	2,5	6,25	4,6	18,4	1,53
10.	760— 899	2,7	6,75	5,0	20,0	1,67
11.	900—1099	3,1	7,75	6,3	25,2	2,1
12.	1100—1400	3,5	8,75	7,6	30,4	2,53
13.	1401—1700	4,2	10,5	9,2	36,8	3,07
14.	1701—2000	4,5	11,25	10,9	43,6	3,63

Bâtiments automoteurs à marchandises

1.	100	0,3	0,75	0,3	1,2	0,1
2.	101— 160	0,5	1,25	0,8	3,2	0,27
3.	161— 300	0,7	1,75	1,0	4,0	0,33
4.	301— 360	1,0	2,5	1,6	6,4	0,53
5.	361— 399	1,1	2,75	1,8	7,8	0,6
6.	400— 499	1,2	3,0	2,0	8,0	0,67
7.	500— 599	1,3	3,25	2,3	9,2	0,77
8.	600— 700	1,5	3,75	2,5	10,0	0,83
9.	701— 850	1,8	4,55	3,0	12,0	1,0
10.	851—1050	2,5	6,25	4,0	16,0	1,33

Tableau des coefficients par secteur

S e c t e u r	Remonte	Descente
Regensburg—Passau (2379—2226)	1,9	0,68
Passau—Gönyü (2226—1719)	3,5	1,16
Gönyü—Moldova Veche (1719—1042)	1,0	0,43
Moldova V.—Vodița (1042—951)	4,0	0,88
Vodița—Gura Văii (951—941) (ancien chenal)	6,0	0,84
Vodița—Gura Văii (951—941) (bras)	12,0	1,08
Gura Văii—Kladovo (941—934)	1,6	0,69
Kladovo—Galați (934—150)	1,0	0,43
Galați—Sulina (150—0)	1,0	0,43
Bras de Chilia	1,0	0,43
Drava	3,0	0,78
Tisza (jusqu'à Szeged) (0—170)	1,3	0,56
Begeč	3,0	1,29

Remarques :

1. Si des bâtiments remorqués sur la section de Vodița—Gura Văii (bras km 951—941) n'ont pas recours à la traction par locomotive, le coefficient établi pour la remonte est de 36. Dans le cas où le toueur n'est pas employé sur la section Svinița-Povalina, le coefficient appliqué à la remonte est de 12.
2. Pour la détermination des distances (en kilomètres) entre les localités situées sur le Danube, c'est le tableau officiel publié par la Commission du Danube qui sera applicable.

Procès-verbal sur l'assistance

Fait à
lieu et date

Sur demande de
l'Entreprise de navigation a prêté assistance au bâtiment
de l'Entreprise de navigation
à l'aide du remorqueur
de l'Entreprise d'une portée en
lourd ou d'une puissance de
Nature des marchandises
Quantité de marchandises
Nature et mode de l'assistance

Le bâtiment prêtant secours avait-il un convoi? Dans l'affirmative, nombre
des unités formant le convoi

Le convoi a-t-il dû être quitté?

Heures auxquelles l'assistance a été donnée

de heures minutes à heures minutes

de heures minutes à heures minutes

Heure de l'interruption de l'assistance: heures minutes

Sur demande du capitaine du bâtiment ayant appelé en aide, les opérations
d'assistance sont poursuivies (ou interrompues).

Signature du capitaine du bâtiment
ayant appelé en aide

Signature du capitaine du bâtiment
qui a prêté assistance

Les opérations d'assistance ont repris:

de heures minutes à heures minutes

de heures minutes à heures minutes

Au cours des opérations de secours le bâtiment prêtant assistance a subi les

dommages et pertes suivants:

coque

inventaire

Remarque des Parties

.....

L'exactitude des données indiquées est confirmée par

le port de le 19.....

Partie ayant demandé assistance:

Partie ayant prêté assistance:

.....

Capitaine du bateau

.....

Capitaine du bateau

.....

témoins

.....

témoins

Remarque :

Le procès-verbal est dressé en quatre exemplaires, dont deux transmis à l'entreprise de navigation ayant demandé l'assistance et deux à l'entreprise ayant prêté l'assistance.

Les témoins seront, si faire se pourra, les pilotes des bâtiments respectifs.

CONVENTION

RELATIVE AUX OPERATIONS D'AGENCEMENT ET A LA COOPERATION DANS LES QUESTIONS D'ORDRE COMMERCIAL ET TECHNIQUE

L'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine ci-après désignée "NAVROM", dont le siège est à Bucarest, 1 rue Povernei, d'une part, et l'Entreprise de navigation fluviale yougoslave ci-après désignée "JRB", dont le siège est à Belgrade, 1 rue Bircaninova, ont conclu la Convention suivante pour l'exécution des opérations d'agencement et pour la coopération dans les questions d'ordre commercial et technique:

I. Agencement

Article 1^{er}

La "NAVROM" et la "JRB" s'engagent réciproquement à effectuer, par l'intermédiaire de leurs agences, les opérations d'agencement et à fournir les prestations de services aux bâtiments dans les eaux territoriales de l'Etat dont ressort chaque entreprise de navigation.

L'agencement et les prestations peuvent aussi avoir lieu dans des ports danubiens d'autres pays si un accord en ce sens a été conclu entre les deux parties contractantes.

Article 2

L'agencement comprend l'exécution de toutes les opérations effectuées d'ordinaire dans le cadre des opérations d'agencement des bâtiments, notamment il incombe aux agences:

- a) d'accomplir les formalités concernant l'arrivée et le départ des bateaux, la manutention et l'exécution d'autres opérations liées au stationnement des bâtiments;
- b) d'accomplir les formalités douanières;
- c) de régler, pour le compte du propriétaire du bateau, les taxes perçues sur les bâtiments dans le port en question;
- d) d'aviser le destinataire et l'expéditeur de la marchandise de l'arrivée et du départ du bâtiment ou de la marchandise;
- e) d'assurer des moyens financiers aux équipages des bâtiments, conformément aux dispositions reçues de l'entreprise de navigation en question;
- f) d'approvisionner les bâtiments en vivres, combustibles, lubrifiants, eau, etc.;
- g) de procurer des transports de marchandises, suivant les possibilités;

h) d'encaisser le fret et autres sommes, conformément aux dispositions reçues de l'entreprise de navigation à laquelle la prestation est fournie; les sommes encaissées seront virées ou versées au compte courant de l'entreprise de navigation respective dans un délai maximum de 10 jours suivant le paiement.

Au cas où les sommes encaissées ne seraient pas transférées en dû temps, l'entreprise de navigation à laquelle la prestation a été fournie recevra des intérêts au taux de 3% l'an sur les sommes utilisées;

i) de fournir les prestations aux bâtiments dans les meilleures conditions en adoptant les mesures propres à réduire au minimum les durées de stationnement, les formalités nécessaires devant être achevées au plus tard avant la fin des opérations de manutention;

j) d'informer les capitaines et les contremaîtres des bâtiments sur les règles de navigation et les formalités requises et défendre les intérêts de l'entreprise de navigation à laquelle les prestations sont fournies;

k) le chargement, le déchargement et le transbordement des bâtiments s'effectueront suivant leur ordre d'arrivée dans le port en question, quelle que soit l'entreprise de navigation à laquelle ils appartiennent, à l'exception des chalands et des pétroliers ayant droit de priorité;

l) les deux Parties s'aviseront réciproquement de la fin des opérations de chargement-déchargement et du départ du bateau du port en question dans un délai de 4 heures à partir de l'achèvement desdites opérations.

Si les opérations prennent fin après 16 heures, la communication devra se faire le lendemain avant 8 heures.

L'avis sera transmis télégraphiquement, téléphoniquement ou par radio.

Article 3

Si la délivrance de la marchandise arrivée par bateau n'est pas réclamée ou n'est pas délivrée à cause du non-paiement du fret ou pour d'autres raisons, les agences, sur la base des dispositions des entreprises de navigation auxquelles elles fournissent les prestations déposeront, si les conditions techniques le permettent, cette marchandise dans leurs propres entrepôts ou dans les entrepôts d'autres entreprises en délivrant un récépissé au capitaine ou au contremaître; la mise en dépôt de la marchandise sera communiquée à l'entreprise de navigation qui aura à rembourser intégralement les frais de déchargement, d'entreposage et de mise sous garde de la marchandise.

Article 4

Le paiement pour les opérations d'agencement s'effectuera conformément aux tarifs indiqués dans l'Annexe 7 de la présente Convention.

Les frais encourus par suite des prestations fournies seront mis au compte des entreprises de navigation correspondantes sur la base des dépenses effectives, les pièces justificatives devant être annexées au décompte.

Tous les décomptes pour les prestations fournies aux bateaux appartenant aux parties contractantes s'effectueront dans la monnaie du pays où se trouve le port où ces prestations ont été fournies.

Article 5

Les agences des Parties Contractantes recevront pour la procuration de transports de marchandises une rémunération dont le montant s'élève à 3% du fret payé pour le transport de ces marchandises; le paiement s'effectuera dans la monnaie du fret.

Article 6

Les sommes dues à l'agence seront payables dans un délai de 30 jours à dater de la présentation du décompte et des pièces justificatives nécessaires.

Au cas où le décompte ne serait pas réglé dans le délai cité ci-dessus, une amende de 0,05% de la somme non acquittée sera payable par jour de retard.

II. Entraide dans le domaine commercial et technique

Article 7

En vue d'assurer un trafic régulier sur le fleuve durant toute l'année et d'éviter les éventuelles accumulations de cargaisons, les deux Parties tâcheront de répartir, pour autant que possible, uniformément par trimestre, les transports des marchandises non-saisonnnières.

En vue de faciliter et d'accélérer les transports et la manutention dans les ports, les deux Parties s'informeront sur les expéditions de marchandises par bateaux danubiens: pour les transports de marchandises vers l'aval au moment où les bateaux passeront par le port de Smederevo, pour le transport des marchandises vers l'amont, par le port Turnu Severin, en indiquant la date approximative de leur arrivée au port de destination.

Cette disposition a trait tant à l'échange de marchandises entre les deux pays qu'au trafic de transit.

Article 8

Au cas où, par suite de l'avarie subie, la poursuite de la navigation mettrait en danger la vie des membres de l'équipage et la sécurité du bateau, chacune des entreprises de navigation contractantes assurera, sur demande de l'autre entreprise de navigation, la réparation du bateau dans ses propres chantiers ou ateliers hors tour, sans introduction préalable dans le programme de travail.

Le décompte des frais des réparations se fera conformément aux dispositions du Protocole.

Article 9

Les combustibles et lubrifiants que les deux Parties auront reçus en vertu des obligations qui leur incombent conformément à l'article 2, point "f" de la présente Convention seront rendus en nature, compte tenu: pour le charbon — de la richesse en calories; pour le gas-oil et le mazout — du poids spécifique; pour les huiles de moteur — de l'indice de viscosité; pour l'huile de cylindre — du point d'inflammation.

Au cas où les deux Parties conviendraient du paiement des combustibles et des lubrifiants prêtés, ceux-ci seront payés au prix d'achat effectif.

Article 10

En cas de maladie ou d'accident, chaque Partie est tenue d'assurer sur son territoire l'assistance médicale ainsi que l'hospitalisation des membres de l'équipage de l'autre partie.

Article 11

Chaque Partie Contractante aura soin à ce que les membres d'équipage qui ont dû être débarqués pour raisons de santé ou autres puissent regagner leur pays par la route la plus courte.

Article 12

Les entreprises de navigation contractantes conviennent de s'entraider suivant leurs possibilités en personnel navigant: pilotes, timoniers pour remorqueurs et chalands.

La "NAVROM" fournira de telles prestations sur la section en aval de Moldova Veche et la "JRB" sur le parcours yougoslave du Danube.

L'aide en pilotes ou en timoniers pourra, sur demande, être aussi accordée dans d'autres secteurs du Danube.

Ces prestations pourront être demandées par écrit, par téléphone ou par télégramme, les demandes téléphoniques devant être confirmées par écrit.

Article 13

Le personnel mis à la disposition de l'autre entreprise de navigation sera sous les ordres du capitaine du remorqueur tant qu'il se trouvera à bord du remorqueur (chaland).

L'entreprise de navigation fournissant le service n'est responsable ni envers l'entreprise de navigation bénéficiant de ce service, ni envers des tiers, du travail ou du comportement du personnel mis à disposition.

Du point de vue juridique, ce personnel continue à dépendre, pendant la durée de la prestation, de l'entreprise de navigation fournissant la prestation. En conséquence, tous cas de maladie, d'accident, d'invalidité ou de décès survenus pendant la prestation du service sont considérés comme s'étant produits pendant son service à l'entreprise de navigation ayant fourni la prestation.

Article 14

L'entreprise de navigation recevant la prestation doit assurer au personnel mis à sa disposition des cabines gratuites et l'approvisionner au même prix que son propre personnel.

Article 15

Les services fournis sont payés selon le tarif ci-dessous établi pour une durée de 24 heures, commençant au moment de l'embarquement et finissant au moment du retour au point de départ:

pilote de remorqueur	\$ USA 8
premier pilote	\$ USA 8
second pilote	\$ USA 7
pilote de chaland	\$ USA 6

Article 16

La présente Convention a été faite et signée à Belgrade, le 21 novembre 1955, en langues roumaine et serbo-croate, en 2 exemplaires de chaque langue, les deux textes faisant également foi.

*Pour l'Entreprise de navigation
maritime et fluviale roumaine (NAVROM)*

Signé: X. CELENTI

*Pour l'Entreprise de navigation
fluviale yougoslave (FRB)*

Signé: J. GUGIĆ

TARIF

des rémunérations pour opérations d'agencement

1. Pour chalands de toutes dimensions et de tous types \$ USA 12,50 par chaland
 Pour remorqueurs travaillant sur relation donnée et bateaux marchands automoteurs ... \$ USA 17,50 par chaland
 Pour bateaux à passagers \$ USA 21,25
2. Pour les bâtiments non-automoteurs effectuant des opérations de chargement ou de déchargement dans un port donné: le tarif intégral de la rémunération pour agencement.
3. Pour les bâtiments automoteurs et non-automoteurs effectuant le chargement-déchargement dans un port donné: le double tarif de la rémunération pour agencement.
4. Pour les bâtiments automoteurs et non-automoteurs entrant dans un port aux seules fins d'approvisionnement: les 25% du tarif de la rémunération pour agencement; pour la verbalisation des documents aux frontières d'Etat: les 25% de la rémunération pour agencement.
5. Les tarifs de rémunération pour agencement seront perçus dans tous les ports d'escale du bâtiment.
6. Les tarifs ci-dessus indiqués sont perçus pour tous les services fournis aux bâtiments, y compris la verbalisation de tous les documents de bord, de transport, etc.
7. Pour la mise à disposition de formulaires, connaissements, manifestes et autres documents il sera perçu une rémunération à raison de \$ USA 2,— par bâtiment, séparément pour le chargement et le déchargement.
8. La mise à disposition de canots, automobiles, etc. sera réglée conformément au tarif en vigueur dans le port donné.

Remarques :

1. En cas de chargement et déchargement de chalands automoteurs, les rémunérations seront perçues selon la catégorie prévue pour les chalands non-automoteurs.
2. La capacité de chargement des chalands sera établie d'après les documents de bord.

PROTOCOLE

Par suite de la conclusion de la Convention relative au remorquage et à l'assistance en cas d'avarie, et de la Convention relative à l'agencement et à la coopération dans les questions d'ordre commercial et technique, l'Entreprise de navigation maritime et fluviale roumaine "NAVROM" et l'Entreprise de navigation fluviale yougoslave "JRB" estiment nécessaire d'avoir chacune son agence sur le territoire de l'autre pays.

A cet effet, chaque entreprise de navigation interviendra auprès des organismes compétents de son pays et communiquera à l'autre partie, dans un délai de 30 jours, le résultat obtenu.

Les interventions s'effectueront en vue de l'ouverture, pour l'instant, d'une agence de la "NAVROM" à Belgrade et d'une agence de la "JRB" à Giurgiu.

Les deux entreprises de navigation s'engagent à créer les meilleures conditions en vue du fonctionnement de ces agences, à leur assurer l'espace nécessaire leur permettant de fonctionner dans le voisinage du port et à fournir des logements à leurs employés.

En cas de nécessité, et compte tenu du développement du trafic danubien entre les deux Etats, le réseau d'agences pourra être élargi par accord écrit entre les deux Parties.

Fait à Belgrade, le 28 novembre 1955, en deux exemplaires en langues roumaine et serbo-croate, les deux textes faisant également foi.

*Pour l'Entreprise de navigation
maritime et fluviale roumaine (NAVROM)*

Signé: X. CELENTI

*Pour l'Entreprise de navigation
fluviale yougoslave (JRB)*

Signé: J. GUGIĆ

ACCORD

ENTRE L'ENTREPRISE D'ETAT SOVIÉTIQUE DE NAVIGATION
DANUBIENNE ET LES ENTREPRISES YUGOSLAVES DE NA-
VIGATION FLUVIALE SUR LE REMORQUAGE, L'ASSISTANCE
PRÊTÉE EN CAS D'AVARIE ET L'AGENCEMENT DES BATEAUX

Signé à Belgrade, le 3 mars 1956

L'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne (désignée ci-après SDGP), d'une part, et les entreprises yougoslaves de navigation fluviale, à savoir l'Entreprise de navigation fluviale yougoslave et le Lloyd Danubien (désignés ci-après Entreprises de navigation yougoslaves), d'autre part, désireuses d'établir des conditions et des normes uniformes de remorquage, d'assistance en cas d'avarie et d'agencement de bateaux sur le Danube, ont conclu, par l'intermédiaire de leurs plénipotentiaires, le présent Accord et sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}

Les Parties Contractantes sont convenues de régler par le présent Accord, — sur la base de l'égalité de droits et du respect réciproque de leurs intérêts — la coopération dans le domaine du remorquage, de l'assistance prêtée en cas d'avarie, de l'agencement des bateaux et des autres opérations commerciales et techniques.

Article 2

Tout service prévu par le présent Accord sera fourni par les Parties Contractantes en conformité des lois en vigueur dans le pays respectif.

Au cas où l'une des Parties Contractantes ne serait pas en mesure de s'acquitter d'une charge du fait que l'application des conditions du présent Accord viendrait à être en contradiction avec les lois de l'Etat sur le territoire duquel cette charge serait à accomplir, elle doit en informer l'autre Partie Contractante par écrit dans le plus bref délai.

Article 3

Les Parties Contractantes sont convenues de prendre en charge, à l'égard de leurs fonctionnaires, les frais et obligations pouvant surgir de cas de maladie,

¹ Textes officiels russe et serbo-croate.

de traumatisme, d'incapacité temporaire ou permanente de travail ou de décès de tout membre d'équipage, survenu soit au cours du remorquage ou de l'assistance prêtée en cas d'avarie, soit au cours de prestations fournies par les cadres du corps navigant.

Article 4

Tout règlement de comptes découlant du présent Accord sera effectué sur la base de la Convention de paiement entre l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie du 5 janvier 1955.

Article 5

Les réclamations découlant de l'Accord sur le remorquage, l'agencement des bâtiments et les prestations fournies aux bâtiments, ainsi que celles résultant de l'assistance doivent être examinées dans un délai de deux mois à dater du jour de leur réception.

Les réclamations découlant de l'Accord sur le remorquage, l'agencement et les prestations fournies aux bâtiments, ainsi que de l'assistance se prescrivent dans un délai d'un an à partir du jour où prend naissance le droit à l'action, la présentation de la réclamation par écrit suspendant le délai visé au premier paragraphe du présent article.

Si la réclamation a été repoussée, la prescription court de nouveau à partir du jour où le requérant en a été avisé par écrit. Si la réclamation est restée sans réponse, la prescription court de nouveau à partir du jour de l'expiration du délai de deux mois indiqué au premier paragraphe du présent article.

Article 6

Les Parties Contractantes adopteront les mesures nécessaires afin de régler à l'amiable tout différend pouvant découler du présent Accord ou être en rapport avec celui-ci.

Les questions litigieuses qui n'ont pas été réglées à l'amiable seront, à l'exception des cas relevant de la compétence des tribunaux ordinaires, soumises à l'arbitrage selon le lieu de résidence du défendeur. De tels différends seront examinés: en URSS par la Commission d'Arbitrage Maritime auprès de la Chambre de Commerce de l'URSS à Moscou, et en RPF de Yougoslavie: par la Cour d'Arbitrage du Commerce Extérieur à Belgrade.

Les Parties au litige peuvent également convenir d'un autre lieu d'arbitrage pour l'examen des différends survenus entre elles.

CHAPITRE II

REMORQUAGE RÉCIPROQUE

I. Dispositions générales

Article 7

Chaque entreprise de navigation contractante s'engage, à ce qu'en cas de réception de demande de remorquage de la part de l'autre Partie Con-

tractante, elle assurera dans la mesure de ses possibilités la traction pour le remorquage sur tout le parcours, ou sur certains secteurs, du Danube des bâtiments chargés ou vides, des grues et autres constructions flottantes ainsi que les opérations de remorquage dans les ports.

Article 8

Les conditions de remorquage figurant dans le présent Accord s'appliquent tant aux bâtiments et constructions flottantes appartenant aux entreprises de navigation contractantes qu'à ceux qu'elles auront affrétés ou se seront procurés.

Article 9

Le remorquage se divise en:

- a) remorquage sur une relation donnée
- b) opérations portuaires.

On entend sous remorquage sur une relation donnée le remorquage sur une distance de plus de 5 kilomètres. Le remorquage dans les régions portuaires figurant ci-dessous en fait exception et, lors du décompte, sera considéré comme opération portuaire:

Regensburg	..... km	2374—2379	y compris les bassins
Passau	..... km	2225—2229	y compris l'hivernage
Linz	..... km	2130—2138	y compris l'hivernage
Vienne	..... km	1918—1933	y compris les hivernages de Lobau, Friedenau et le bassin Albern
Bratislava	..... km	1865—1869	y compris les hivernages
Komárno	..... km	1766—1768	rives gauche et droite et hivernage
Budapest	..... km	1639—1656	y compris les bras et les hivernages situés dans cette région
Belgrade	..... km	1166—1176	(sur le Danube)
		km 0—4	(sur la Sava)
Kladovo—Turnu			
Severin	..... km	930—934	
Giurgiu—Roussé	.... km	492—498	rives gauche et droite
Brăila	..... km	168—174	y compris le bassin et le bras Măcin jusqu'au km 3 dans le bras
Galăți	..... km	150—155	y compris le bassin
Reni	..... km	127—131	
Ismail	..... km	93—95	

On entend sous opérations portuaires le changement de lieu de stationnement ou d'amarrage, les manoeuvres de formation et de dislocation des convois, et les autres travaux exécutés dans les eaux d'un port donné, au cas où ces opérations ne constituent pas la phase initiale ou finale du remorquage sur une relation donnée.

II. Mode de dépôt de la demande de remorquage

Article 10

Les demandes de remorquage se font par écrit, par télégramme ou par téléphone, d'après le modèle joint au présent Accord (Annexe 1), au moins 48 heures avant le terme demandé. Les demandes de remorquage présentées par écrit sont établies en deux exemplaires; les demandes faites par téléphone seront confirmées par écrit.

Article 11

Les demandes de remorquage sont déposées respectivement acceptées par les représentants des entreprises de navigation correspondantes.

En cas d'avarie ou autre cas d'urgence, la demande de remorquage peut être adressée par le capitaine du bateau ou le contremaître du chaland, soit au représentant de l'entreprise de navigation, soit au capitaine du remorqueur d'une autre entreprise de navigation. Dans de tels cas, la demande de remorquage peut se faire par écrit, oralement ou par signalisation.

Article 12

L'entreprise de navigation dont le représentant a demandé le remorquage répond de l'exactitude des données figurant dans la demande et est matériellement responsable de toutes conséquences pouvant résulter des données erronées, inexactes ou insuffisantes, communiquées dans la demande.

Article 13

L'entreprise de navigation qui reçoit une demande de remorquage doit, dans les 24 heures à partir de sa réception, communiquer par écrit à l'entreprise requérante l'heure de la présentation du remorqueur ou son refus de remorquer. En cas de non-réception de réponse dans le délai indiqué, la demande est considérée acceptée et le commencement du remorquage est compté à partir du moment où prend fin le délai de 48 heures ayant suivi le dépôt de la demande.

Article 14

Sur la base de la demande de remorquage sur une relation donnée, l'entreprise de navigation assurant le remorquage dresse, d'après le modèle joint au présent Accord (Annexe 2), l'ordre de remorquage en 5 exemplaires dont:

1. l'original est remis au capitaine du remorqueur chargé d'effectuer le remorquage. Les opérations de remorquage achevées, le capitaine remet à son entreprise de navigation cet exemplaire muni d'une notification confirmant l'exécution des travaux;

2. la première copie reste à bord pour être remise, dans le port d'arrivée, au représentant de l'entreprise de navigation ayant demandé le remorquage;

3. la deuxième copie est remise, dans le port de départ, au propriétaire des bateaux remorqués;

4. la troisième copie et le talon demeurent auprès de l'agence du port de départ comme pièces justificatives.

Si l'une des entreprises de navigation contractantes remorque des bateaux de l'autre entreprise de navigation sans en avoir reçu la demande, ce service n'est pas rémunéré.

III. Exécution des opérations de remorquage

Article 15

Les remorqueurs fournis aux fins de traction, ainsi que les bâtiments remorqués doivent être en bon état technique, disposer d'un équipage complet, d'une quantité suffisante de combustibles et de matériel, d'un certificat de navigabilité ainsi que de tous autres documents de bord prescrits par les règles en vigueur portant sur la navigation danubienne.

Article 16

La détermination du déplacement, du tirant d'eau et du nombre des bâtiments et autres constructions flottantes pouvant être pris en remorque incombe au capitaine du remorqueur qui, en adoptant les décisions pour chaque cas respectif, doit tenir en vue la sécurité de la navigation du convoi sur tout le parcours.

Article 17

L'application des règles de navigation en vigueur sur le Danube incombe au capitaine du remorqueur et au capitaine ou contremaître de l'unité remorquée. L'entreprise de navigation dont l'équipage a enfreint lesdites règles répond des dommages pouvant survenir de ce chef.

Article 18

Au cas où des travaux de transbordement s'avèreraient nécessaires, la mise à disposition d'allèges et l'exécution de ces opérations incombent à l'entreprise de navigation propriétaire des unités remorquées.

Article 19

L'entreprise de navigation effectuant le remorquage est tenue d'assurer une vitesse moyenne journalière qui ne sera pas inférieure aux normes stipulées dans l'Accord (Annexe 3), exception faite pour les cas de remorquage de constructions flottantes, de grues, de sonnettes, de docks, de dragues, etc., différant nettement des chalands par leurs contours et leurs superstructures. La durée du remorquage de ces engins est calculée d'après le temps effectivement consacré.

Si, pour un motif quelconque, l'entreprise de navigation requise n'est pas en mesure d'assurer les normes établies, elle est tenue d'en avertir le dépositaire en confirmant la demande. Si celui-ci maintient sa commande, l'entreprise exécutant le remorquage n'assume pas de responsabilité en matière de délai.

Article 20

En cas d'avarie du bâtiment remorqué, le capitaine du remorqueur est tenu de lui fournir les moyens de sauvetage et l'aide nécessaires jusqu'au moment où le bâtiment avarié sera à même de se passer de sauveteur. Dans ce cas, seuls les frais effectifs sont à payer, sans versement au titre de rémunération d'assistance.

Article 21

Dans chaque cas d'avarie ou de dommages subis par le bateau remorqué, le capitaine du remorqueur est tenu d'avertir immédiatement l'entreprise de navigation par laquelle il a été chargé d'exécuter les opérations de remorquage, ou son agence la plus proche.

Article 22

Dans chaque cas d'avarie ou de dommages, le capitaine du remorqueur et le contremaître du bâtiment remorqué dressent un acte enregistrant en détails les circonstances dans lesquelles l'avarie ou les dommages se sont produits. Les autorités de la surveillance fluviale en seront averties conformément à la législation du pays où l'avarie ou les dommages sont survenus.

Article 23

Le remorquage sur une relation donnée est réputé commencé 12 heures après expiration du délai convenu pour son commencement, toutefois au plus tard, quand les unités ont été effectivement prises en remorque. Il est considéré achevé quand les unités remorquées ont été relâchées au lieu de destination indiqué dans la demande. Les heures desdits commencement et fin du remorquage sont indiquées dans l'ordre de remorquage et confirmées par acquit du capitaine ou du contremaître du bâtiment ou du chaland remorqué.

Article 24

La durée effective de l'emploi de la traction pour les opérations portuaires court à partir du moment où le remorqueur a quitté son dernier lieu de stationnement jusqu'au moment où il y est retourné si le commencement et la fin des travaux portuaires n'ont subi aucun retard pour des raisons ne dépendant pas de ce remorquage.

L'exécution des travaux portuaires doit être confirmée par un bordereau ou une attestation, signé respectivement par le capitaine ou contremaître de l'unité remorquée, soit par leur agent, et par le capitaine du remorqueur, soit par son agent.

IV. Mode de paiement des opérations de remorquage

Article 25

Les opérations de remorquage sur une relation donnée sont calculées en "kilats" (1000 tonnes-kilomètres virtuels).

Les opérations portuaires sont calculées en heures. Le temps consacré aux opérations portuaires est converti en kilats conformément au tableau joint au présent Accord (Annexe 4).

Article 26

Pour le remorquage sur une relation donnée, les kilats sont établis selon la formule suivante:

$$\frac{(\text{poids de la cargaison} + \text{équivalent du poids du bateau}) \cdot \text{kilomètres virtuels}}{1000}$$

formule dans laquelle l'équivalent du poids du bateau se calcule comme suit:

$$L \cdot (B + 2T) \cdot 1,176$$

L — longueur du bateau

B — largeur du bateau

T — enfoncement à lège

1,176 — coefficient de résistance

Les majorations ci-dessous sont ajoutées à l'équivalent du poids du bateau proprement dit:

- | | |
|--|------|
| 1. Pour les bateaux à roues sans aubes et les bateaux à hélice fixe | 30% |
| 2. Pour les bateaux à hélice et les bateaux à moteur à hélice libre | 20% |
| 3. Pour les dragues sans godets, les élévateurs et les bateaux à roues à aubes | 60% |
| 4. Pour les dragues à godets et les grues flottantes | 75% |
| 5. Pour les bigues à sonnette | 125% |

Les pontons du type usité, formés de tubes, sont assimilés aux chalands de 300 tonnes.

Remarque :

Les Parties Contractantes échangeront entre elles les tableaux d'équivalence valables pour leurs bateaux.

Article 27

Les kilomètres virtuels sont obtenus par la multiplication de la distance parcourue, exprimée en kilomètres, par le coefficient établi pour le secteur du Danube sur lequel le remorquage a lieu.

Les coefficients valables pour chaque secteur du Danube sont indiqués dans le tableau joint au présent Accord (Annexe 5).

Article 28

Les opérations de remorquage exécutées au cours des mois d'automne et d'hiver sont calculées selon les dispositions susvisées, avec une majoration de

- 10 % — en mars
- 15 % — en novembre et février
- 25 % — en décembre et janvier

Article 29

Le prix du kilat est établi à 0,70 \$ USA.

Article 30

Les entreprises de navigation se communiquent mensuellement jusqu'au 25 de chaque mois au plus tard, le solde en kilats des opérations de remorquage effectuées jusqu'au 30 du mois écoulé.

Au décompte doivent être jointes les pièces justificatives, les demandes de remorquage, les ordres de remorquage avec récépissé confirmant son exécution, ainsi que les bordereaux et les attestations témoignant l'exécution des travaux portuaires. Le décompte des kilats doit être fait chaque trimestre de manière telle que les soldes excédant 2000 kilats soient réglés au plus tard jusqu'au 25 du deuxième mois du trimestre suivant; les soldes de moins de 2000 kilats sont à reporter au trimestre suivant.

Article 31

Le solde que l'entreprise de navigation débitrice n'a pas contesté dans un délai de 10 jours à partir du moment de la réception de la facture doit être réglé dans les 30 jours suivant la réception de la facture.

Article 32

Tous les droits dont est redevable un bâtiment remorqué (droits de douane, de port, de passage de frontière ou de passage des Cataractes) sont à la charge de l'entreprise de navigation propriétaire du bâtiment.

Tous les frais indispensables, encourus par une entreprise de navigation au cours du remorquage pour le compte d'une autre entreprise de navigation, doivent être réglés par cette dernière dans la monnaie dans laquelle ces dépenses ont été effectuées.

Article 33

Les décomptes des opérations de remorquage sont effectués par les entreprises de navigation contractantes indépendamment et séparément de tout autre décompte découlant de contrats et accords que les entreprises de navigation ont conclus entre elles ou avec des tiers.

V. Responsabilité en cas de remorquage

Article 34

Dans le cas où les bâtiments et autres constructions flottantes pris en remorquage ne sont pas conduits au lieu de destination indiqué dans la demande les opérations de remorquage exécutées ne sont pas payées, les circonstances visées à l'article 35 du présent Accord faisant exception.

Article 35

Au cas où pour les raisons ci-dessous :

1. modification par l'entreprise de navigation à laquelle appartient l'unité remorquée des données figurant dans la demande;
2. impropriété au remorquage de l'unité à remorquer
3. prescriptions des autorités compétentes
4. grandes crues, basses eaux et autres cas de force majeure,

les bateaux remorqués n'ont pas été conduits au lieu de destination indiqué dans la demande, l'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur est exonérée de la responsabilité pour l'interruption du remorquage et celle ayant fait la demande de traction est tenue de payer les opérations de remorquage effectivement exécutées.

Article 36

Au cas où le remorqueur n'accomplirait pas les normes de vitesse moyenne journalière prévues à l'article 19 du présent Accord, l'entreprise à laquelle appartient le remorqueur est passible, pour le retard subi par les unités remorquées, d'une amende de 10 \$ USA par 1000 tonnes et par 24 heures, calculée dans la monnaie du pays de la partie payante, conformément à l'article 4 du présent Accord. Les amendes sont calculées pour l'ensemble du parcours.

Article 37

L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur n'est pas passible d'amende pour retard du mouvement des unités dans le cas où les normes de vitesse moyenne journalière n'ont pas été accomplies par suite de circonstances de force majeure. Ces circonstances seront confirmées dans un acte dressé par le capitaine du remorqueur et par le capitaine ou le contremaître du bâtiment ou du chaland remorqué.

Article 38

En cas d'interruption du remorquage par suite de charriage de glaces ou pour une des raisons visées à l'article 35 du présent Accord, les unités remorquées sont conduites en un lieu sûr, choisi par le capitaine du remorqueur. Dans ce cas, l'entreprise chargée du remorquage ne répond ni pour les dommages subis par le bateau ou la cargaison du chef de l'hivernage, ni pour les frais découlant de l'hivernage et de la mise sous garde du bâtiment et de la cargaison.

Les services supplémentaires (approvisionnement du bateau en vivres et en combustibles, soins médicaux, téléphone, etc.), fournis aux unités remorquées par le remorqueur, sont payés par l'entreprise de navigation propriétaire des unités remorquées d'après le coût effectif des services rendus.

Article 39

L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur répond pour les dommages causés au bateau remorqué, si ceux-ci ont été occasionnés par suite d'infraction aux règlements de navigation institués par la législation du pays sur le territoire duquel ils sont survenus ou par la négligence manifeste de l'équipage du remorqueur.

Article 40

L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur ne répond pas pour l'avarie survenue par suite d'actes commis par des tiers ne faisant pas partie du convoi; toutefois, il lui incombe de dresser en bonne et due forme les documents d'avarie et autres, nécessaires à l'entreprise de navigation victime de l'avarie pour la présentation de la réclamation d'indemnisation des dommages et de lui transmettre ces documents.

Au cas où l'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur viendrait à enfreindre les stipulations du présent article, elle répond matériellement des dommages subis par le bâtiment remorqué.

Article 41

L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur répond des dommages causés aux bâtiments ou aux biens de tiers ne faisant pas partie du convoi s'il est prouvé que les dommages ont eu pour cause une faute commise par le remorqueur.

S'il est prouvé que les dommages ont eu pour cause une faute commise par l'équipage du bâtiment remorqué, la responsabilité pour les dommages incombe à l'entreprise de navigation au service de laquelle se trouve l'équipage fautif.

Article 42

La responsabilité de l'entreprise de navigation effectuant les opérations de remorquage commence à partir du moment de la prise en remorque des unités au point du commencement du remorquage et prend fin au moment où ces unités sont amarrées ou ancrées au point final du remorquage.

CHAPITRE III

ASSISTANCE PRÊTÉE EN CAS D'AVARIE

Article 43

Les bâtiments de chaque entreprise de navigation contractante prêteront, en cas de nécessité, et sur tout le parcours navigable du Danube, l'assistance

demandée par les bâtiments de l'autre entreprise contractante. Cette assistance sera prêtée dans les cas suivants :

1. échouage
2. perte de la capacité de manoeuvrer
3. abordage
4. apparition d'une voie d'eau considérable
5. incendie à bord
6. perte par un automoteur de la capacité de naviguer par ses propres moyens
7. garage des unités pour hivernage
8. autres cas analogues.

Article 44

Le mode et les moyens d'assistance seront établis sur accord intervenu entre les capitaines ou les contremaîtres des bâtiments demandant et prêtant assistance.

Le capitaine ou le contremaître ayant demandé assistance peut à tout moment renoncer à celle-ci.

Article 45

Si le secours prêté s'avère insuffisant et que la situation exige l'utilisation de moyens plus puissants ou l'assistance d'autres bâtiments sur lesquels on ne saurait compter dans les 12 heures à venir, le bâtiment prêtant secours peut abandonner le bâtiment avarié si le capitaine ou le contremaître de ce dernier y consent et que ceci n'aggrave pas la situation du bâtiment avarié.

Article 46

L'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé assistance est tenu de rembourser à l'entreprise de navigation dont le bateau a prêté assistance les frais d'assistance sans payer de rémunération pour sauvetage.

Le calcul du coût des opérations exécutées par le remorqueur au cours de l'assistance sera effectué d'après le tarif établi pour les opérations de remorquage dans les ports (Annexe 4).

Article 47

Si le bâtiment venu prêter assistance ne peut s'exécuter pour des raisons ne dépendant pas de lui, l'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé assistance est tenue de rembourser les frais d'assistance, conformément aux dispositions visées à l'article 46 du présent Accord.

Article 48

L'assistance commence au moment où le remorqueur prêtant secours a quitté son convoi et prend fin au moment où, après avoir achevé les opérations d'assistance, il réintègre son convoi.

Si, pour recevoir du secours, il a été fait appel à l'aide d'un bâtiment ne se trouvant pas à proximité du bateau avarié, l'assistance commence au moment du départ du bâtiment à destination du lieu de secours et prend fin au moment où il est rentré au point où il se trouvait lorsqu'il a été appelé.

Si les opérations de secours sont interrompues par suite de la tombée du jour, ceci sera confirmé dans un acte. Si, le lendemain, le chef du bâtiment secouru déclare qu'il renonce à la poursuite des opérations de secours, l'assistance sera considérée interrompue à partir du moment de la remise de cette déclaration.

Article 49

Le bâtiment prêtant secours ne répond pas des dommages causés au bateau et à la cargaison au cours de l'assistance, sauf dans le cas d'infraction aux règles de navigation ou de négligence.

L'entreprise de navigation propriétaire du bâtiment demandant secours est tenue de rembourser à l'entreprise dont le bâtiment a prêté secours les dommages causés au bateau ou au matériel de bord au cours de l'assistance.

Toutefois, l'entreprise de navigation du bâtiment demandant secours ne répond ni pour les dommages causés aux chaudières et aux installations de machines, ni pour ceux survenus par suite d'infraction aux règles d'exploitation et de négligence manifeste de la part de l'équipage du bâtiment prêtant secours.

Article 50

Au cas où au cours des opérations de secours le bâtiment de l'une des entreprises de navigation aurait subi une avarie du chef d'une faute commise par le bâtiment de l'autre entreprise de navigation, cette dernière doit, à ses frais, assurer la réparation des dégâts subis, à moins que l'entreprise victime n'exprime le désir de recevoir une indemnité en espèces.

La date de la mise en réparation ainsi que le terme et le lieu d'exécution de ces travaux seront fixés sur accord entre les deux entreprises de navigation.

Article 51

Au cours des opérations de secours sont employés les cordages du bâtiment prêtant secours, les cordages du bateau secouru pouvant aussi être utilisés.

Les cordages endommagés au cours de l'assistance sont remboursés à raison de 25% du prix d'achat des cordages existant au moment du commencement des opérations.

Article 52

L'acte portant sur l'assistance prêtée doit être établi en quatre exemplaires, conformément au modèle joint au présent Accord (Annexe 6).

Cet acte doit être signé par les capitaines, les contremaitres et les membres des équipages ayant participé aux opérations de secours. Les personnes signant l'acte sans être d'accord avec son contenu le font en y portant mention de leurs objections.

Les dommages causés au bâtiment doivent être mentionnés dans ledit acte avec l'énumération des objets endommagés ou perdus et l'indication du pourcentage de leur valeur d'usage établi d'après les données figurant dans le livre d'inventaire du bateau ou de l'entreprise. Les actes dressés en bonne et due forme servent de base pour le décompte des opérations de secours exécutées.

Article 53

L'entreprise de navigation dont le bateau a prêté secours établit à l'adresse de l'entreprise dont le bateau a été secouru une facture pour le montant des frais encourus et des dommages et pertes subis au cours des opérations de secours, en y annexant les pièces justificatives.

La facture devra être payée dans les 30 jours suivant sa réception. A l'expiration de ce terme est perçue une amende dont le taux s'élève à 0,05% du montant de la facture, pour chaque jour de retard.

Article 54

Les décomptes découlant de l'assistance prêtée en cas d'avarie se font par les entreprises de navigation contractantes indépendamment et séparément de tous autres décomptes découlant des accords et conventions que les entreprises de navigation ont conclus entre elles et avec des tiers.

CHAPITRE IV

AGENCEMENT RÉCIPROQUE DES BÂTIMENTS ET PRESTATIONS DANS LES PORTS DANUBIENS

I. Dispositions générales

Article 55

Les entreprises de navigation contractantes procéderont, sur demande préalable de l'une d'entre elles, à l'agencement des bâtiments appartenant à l'autre entreprise et leur fourniront des prestations.

Ces opérations seront exécutées compte tenu des règlements en vigueur dans le pays où se trouve le port et des dispositions du présent Accord.

II. Mode d'agencement des bâtiments

Article 56

Il appartient aux agences d'exécuter les opérations généralement effectuées dans le cadre de l'agencement des bâtiments, notamment :

1. accomplir les formalités de départ et d'arrivée des bâtiments ;
2. accomplir les formalités douanières ;
3. aviser les entreprises de navigation, les destinataires et les expéditeurs des marchandises de l'arrivée ou du départ des bâtiments et des marchandises ;

4. accomplir les formalités liées à l'établissement de tout document nécessaire à l'exécution des opérations de chargement-déchargement et autres en connexion avec le stationnement des bâtiments dans les ports;

5. régler, pour le compte du propriétaire du bateau, les droits perçus sur les bateaux;

6. approvisionner les bâtiments en combustibles et en eau;

7. adopter toutes les mesures nécessaires afin de procurer des cargaisons pour le trajet de retour.

Remarque : Les combustibles et lubrifiants reçus par les entreprises de navigation conformément au point 6 du présent article seront rendus en nature, compte tenu : pour le charbon — de la richesse en calories; pour le mazout et le gas-oil — du poids spécifique; pour l'huile de moteur — de l'indice de viscosité; pour l'huile de cylindre — du point d'inflammation. Les Parties Contractantes peuvent convenir du paiement des combustibles et des lubrifiants.

Article 57

Les agences des entreprises de navigation contractantes doivent, pour le compte du propriétaire du bateau, pourvoir en argent les équipages des bateaux des entreprises de navigation auxquelles elles fournissent des prestations, ceci conformément à leurs indications données par écrit ou par télégramme.

Article 58

Les agences des Parties Contractantes adopteront toutes les mesures dépendant d'elles pour ravitailler les bâtiments en combustibles, vivres et matériels, conformément aux demandes des entreprises auxquelles elles fournissent des services.

Article 59

Au cas où l'entreprise de navigation chargerait l'agence qui lui fournit ses services d'encaisser le fret qui lui est dû, d'effectuer des opérations contre remboursement et d'encaisser d'autres montants auprès des destinataires, expéditeurs et autres, l'agence exécutera cette charge en stricte conformité des instructions reçues et les sommes encaissées seront transférées aux comptescourants respectifs dans un délai de 10 jours.

Dans le cas où les sommes encaissées ne seraient pas transférées en dû temps, l'entreprise correspondante recevra sur les sommes utilisées des intérêts calculés au taux de 3% l'an.

Article 60

Les agences des Parties Contractantes sont tenues d'organiser au mieux l'agencement des bateaux, tout en observant les lois du pays où elles siègent, et d'adopter les mesures propres à réduire au minimum la durée du stationnement des bateaux, à les avitailler sans retard et à assurer l'accomplissement en temps voulu des autres services afin qu'ils soient tous terminés jusqu'à la fin des opérations de chargement.

Article 61

Les agences des Parties Contractantes informeront les capitaines et les contremaîtres des bâtiments des entreprises de navigation pour lesquelles elles fournissent des services sur les règles de navigation en vigueur et les formalités à accomplir; elles sont également tenues, dans l'intérêt de ces entreprises de navigation, d'assurer l'établissement des divers actes afférents à la constatation du manque et de la défectuosité des marchandises.

Article 62

Les documents de transport doivent être dressés sur les imprimés de l'entreprise de navigation dont le bâtiment a accepté le chargement.

Article 63

Le mode de communication des données au sujet des bâtiments acheminés dans les principaux ports de chargement et de déchargement (Vukovar, Novi Sad, Belgrade, Smederevo, Prahovo, Ismaïl) est établi comme suit: dans les quatre heures au plus tard, après que le bâtiment ait quitté le port de départ, l'entreprise de navigation-transporteur informera l'entreprise se trouvant sur le territoire du port de destination du départ du bâtiment et de la date probable de son arrivée. Cette date doit être précisée 48 heures avant l'arrivée du bâtiment. Si le bâtiment a quitté le port après 16 heures, la communication sera transmise le lendemain jusqu'à 8 heures. La communication sera faite soit par télégramme, soit par téléphone.

Article 64

Si les marchandises arrivées par bateau n'ont pas été réclamées ou délivrées soit parce que le fret n'a pas été payé, soit pour d'autres raisons, l'agence, chargée au préalable par l'entreprise de navigation à laquelle elle rend service, placera, si les conditions techniques le permettent, la cargaison dans ses propres entrepôts ou dans les entrepôts de toute autre entreprise en délivrant un récépissé correspondant au capitaine ou au contremaître. Le placement de la cargaison dans un entrepôt devra être notifié à l'entreprise de navigation qui doit couvrir l'ensemble des frais encourus par suite du déchargement, de l'entrepôtage et de la mise sous garde de la cargaison.

Article 65

L'agencement des bâtiments sera payé d'après le tarif joint au présent Accord (Annexe 7).

Les frais encourus par suite des services fournis aux bâtiments sont portés au compte des entreprises correspondantes sur la base des dépenses effectives, les pièces justificatives devant être annexées au décompte.

Article 66

Les agences des Parties Contractantes reçoivent pour les transports de marchandises procurés une rémunération de 3⁰/₁₀₀, sur le montant du fret payé pour ces cargaisons, payable dans la monnaie du fret.

Article 67

Les sommes revenant à l'agence doivent être payées dans un délai de 30 jours à partir de la présentation des factures auxquelles seront annexées les pièces justificatives nécessaires. Si le règlement n'a pas lieu dans le délai indiqué, une amende de 0,05% par jour de retard sera payable sur la somme non réglée.

CHAPITRE V

AUTRES OPÉRATIONS COMMERCIALES ET TECHNIQUES

Article 68

Au cas où, par suite de l'avarie subie, la poursuite de la navigation mettrait en danger le bâtiment et son équipage, les Parties Contractantes assureront, sur demande mutuelle et dans la mesure du possible, la réparation du bâtiment dans leurs chantiers ou ateliers navals, en adoptant toutes les mesures afin que ces travaux soient terminés au plus tôt.

Article 69

En cas de maladie ou de traumatisme, les Parties Contractantes doivent fournir sur leur territoire les soins médicaux et d'hospitalisation aux membres des équipages des bâtiments de l'autre Partie Contractante, qui prend à sa charge les frais effectivement encourus.

Si des membres d'équipage ont dû être débarqués par suite de maladie ou pour d'autres raisons, il leur sera rendu possible de retourner dans leur pays par la voie la plus courte.

Article 70

Sur demande des entreprises de navigation, les Parties Contractantes fourniront, selon les possibilités, les pilotes pour les automoteurs et les non-automoteurs. Les pilotes sont payés selon le tarif ci-dessous, établi pour une durée de 24 heures, entière ou entamée, calculée à partir de l'arrivée à bord du bâtiment jusqu'au retour au poste de service:

pilote en chef de remorqueur	— 8 dollars USA
premier pilote	— 8 dollars USA
second pilote	— 7 dollars USA
pilote de chaland	— 6 dollars USA

Les pilotes mis à la disposition de l'autre entreprise de navigation sont sous les ordres du capitaine du remorqueur tant qu'ils se trouvent à bord du bateau.

L'entreprise de navigation qui prête ses services n'est responsable ni envers l'entreprise de navigation qui bénéficie de ses services, ni envers des tiers pour le travail et le comportement des pilotes mis à disposition.

Les pilotes sont demandés par écrit, par télégramme ou par téléphone. Les demandes faites par téléphone doivent être confirmées par écrit.

Article 71

Tant qu'ils se trouvent à bord, les pilotes et autres personnes du corps navigant reçoivent gratuitement un logement avec linge de lit et sont nourris au même prix et dans les mêmes conditions que les membres de l'équipage.

Article 72

Les Parties Contractantes adopteront les mesures nécessaires pour la garantie de leurs intérêts réciproques en ce qui concerne les réclamations pouvant surgir de la part des destinataires, des expéditeurs ou de tiers.

Chaque Partie Contractante chargée, séparément pour chaque cas, par une entreprise de navigation de l'autre Partie Contractante peut également défendre devant les tribunaux les intérêts de cette dernière.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 73

Les Parties Contractantes se fourniront les prestations réciproques sur la base du présent Accord à partir du jour de sa signature, avant même son entrée en vigueur. Les prestations seront payées en vertu de l'article 4 du présent Accord.

CHAPITRE VII

CLAUSES FINALES

Article 74

Le présent Accord entrera en vigueur après approbation par les autorités supérieures compétentes des Parties Contractantes.

Les Parties Contractantes s'engagent à obtenir l'approbation de l'Accord par les autorités supérieures dans un délai de 30 jours à dater du jour de sa signature et à se le notifier réciproquement par écrit.

Article 75

La présente Convention est conclue pour une durée indéfinie.

Chaque Partie Contractante peut, à tout moment, dénoncer le présent Accord au moyen d'un préavis de 6 mois adressé par écrit à l'autre entreprise de navigation contractante.

Des modifications et des compléments ne peuvent être apportées au présent Accord au cours de son exécution que sur entente écrite entre les Parties Contractantes.

Les annexes au présent Accord en font partie intégrante.

Adresses juridiques des Parties Contractantes: SDGP Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne, URSS, Ismaïl, Prospect Souvorov 2; Entreprises de navigation yougoslaves: 1. Entreprise de navigation fluviale yougoslave, RPFY, Beograd, Rue Bircaninova 1; 2. Lloyd Danubien, RPFY, Sisak, Rue Socialisticskogo Saveza 19.

Fait à Belgrade, le 3 mars de l'année 1956, en deux exemplaires, en langues russe et serbo-croate, les deux textes faisant également foi.

*Pour l'Entreprise d'Etat soviétique
de navigation danubienne*

Signé: L. KAPIKRAIAN

*Pour l'Entreprise de navigation
fluviale yougoslave*

Signé: R. STANIĆ

Pour le Lloyd Danubien

Signé: M. VUKUSIĆ

Demande de remorquage

Conformément à l'Accord conclu entre les entreprises de navigation, je vous prie par la présente de mettre à la disposition de notre bâtiment un remorqueur aux fins de remorquage, de manoeuvre de déplacement, d'assistance (rayer la mention inutile).

1. Nom ou N° du bâtiment
 2. Matériau de la coque (fer, bois, béton, etc.)
 3. Nom du capitaine ou du contremaître du chaland
 4. Portée en lourd t,
 5. Longueur m, largeur m,
 6. Tirant d'eau à lège cm, en charge cm,
 7. Poids de la cargaison t.
 8. Equivalent du bâtiment
 9. Dénomination des marchandises
 10. Lieu du remorquage ou de manoeuvre de déplacement du bâtiment
 de à
 - de à
 11. Nom précis de l'organisation ou personne destinataire
 12. Date et heure du dépôt de la demande, le
 (heure)
 13. Date et heure pour lesquelles le remorqueur est demandé,

 (heure)
- Signature avec indication de la fonction du signataire de la demande

Ordre de remorquage N°

Port de départ.....	Port de destination.....
Expéditeur du bâtiment.....	Destinataire du bâtiment.....
Adresse.....	Adresse.....

Le remorquage s'effectue en vertu des conditions de l'Accord du

1. Nom ou numéro du bâtiment remorqué.....
2. Nom et adresse du propriétaire du bâtiment.....
3. Matériau de la coque.....
4. Quantité de marchandises à bord.....
5. Dénomination de la marchandise.....
6. Portée en lourd (en tonnes).....
7. Longueur.....
8. Largeur.....
9. Tirant d'eau à lège.....
10. Tirant d'eau en charge.....

Annotations de l'expéditeur, non obligatoires pour l'entreprise de navigation	1. Nombre de kilomètres virtuels	Monnaie
Documents annexés: 1. 2. 3. 4.	2. Equivalent du poids du bâtiment remorqué 3. Poids du bâtiment et de la cargaison 4. Somme des kilats	1. Paiement pour le remorquage 2. Paiement pour changement de place 3. Paiement pour le passage dans les Portes de Fer 4. Paiement pour le passage de la frontière d'Etat 5. Droits de port
Cachet de l'agence du port d'arrivée	5. Prix d'un kilat	6..... 7.....
Signature	6. Lieu où l'ordre de remorquage a été établi	8..... 9.....
..... Acquit du destinataire	Signature du propriétaire du bâtiment dépositaire de la demande	TOTAL
Le bâtiment indiqué dans l'ordre de remorquage a été reçu par:	Annotations et cachet de l'agence expéditrice (Signature de l'agence)	Perçu au départ Somme à percevoir au lieu de destination.....
..... Lieu et date	..... (Signature de l'agence)	Acquit du dépositaire de la demande relatif à la réception du double de l'ordre de remorquage

Les timbres à date des remorqueurs des agences intermédiaires doivent être apposés dans l'ordre chronologique au verso de l'ordre de remorquage.

Allègement

Annotation au sujet de l'hivernage

Lieu de l'hivernage

Du au

Lieu

Quantité de marchandises

Nom de l'allège

Date (timbre à date) Date des annotations de service

Fait en cinq exemplaires

Original

1ère copie	3ème copie
2ème copie	1 — talon

à l'Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée en cas
d'avarie et l'agencement des bâtiments
du 3 mars 1956

Normes de vitesse moyenne journalière de remorquage sur le Danube
(en kilomètres par 24 h)

Dénomination des secteurs	Direction	Janvier, Novembre	Février, Décembre	Mars, Septembre	Avril, Octobre	Mai, Juin	Juillet, Août
1. Vienne— Komárno	amont	54	54	63	72	77	77
	aval	160	160	190	200	215	200
2. Komárno—Mol- dova Veche	amont	45	50	50	60	70	66
	aval	100	120	130	145	160	158
3. Moldova Veche— Turnu Severin	amont	d'après le temps effectivement pris					
	aval						
4. Turnu Seve- rin—Ismail	amont	50	52	60	64	75	70
	aval	110	120	135	150	165	160

à l'Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée en cas
d'avarie et l'agencement des bâtiments
du 3 mars 1956

Tableau pour le calcul des opérations de remorquage dans les ports

Puissance en C.V.	24 heures de stationnement équivalent à 60 kilats		1 heure en marche équivaut à 4 kilats		
	Coefficient	1 heure de stationnement (en kilats)	Coefficient	1 heure en marche (en kilats)	5 minutes en marche (en kilats)

Remorqueurs

1.	100— 149	0,9	2,25	0,7	2,8	0,23
2.	150— 199	1,0	2,5	1,0	4,0	0,33
3.	200— 269	1,3	3,25	1,7	6,8	0,57
4.	270— 329	1,4	3,5	2,0	8,0	0,67
5.	330— 389	1,6	4,0	2,4	9,6	0,8
6.	390— 489	1,8	4,5	3,4	13,6	1,13
7.	490— 589	1,9	4,75	3,7	14,8	1,23
8.	590— 679	2,3	5,75	4,3	17,2	1,43
9.	680— 759	2,5	6,25	4,6	18,4	1,53
10.	760— 899	2,7	6,75	5,0	20,0	1,67
11.	900—1099	3,1	7,75	6,3	25,2	2,1
12.	1100—1400	3,5	8,75	7,6	30,4	2,53
13.	1401—1700	4,2	10,5	9,2	36,8	3,07
14.	1701—2000	4,5	11,25	10,9	43,6	3,63

Bateaux automoteurs à marchandises

1.	100	0,3	0,75	0,3	1,2	0,1
2.	101— 160	0,5	1,25	0,8	3,2	0,27
3.	161— 300	0,7	1,75	1,0	4,0	0,33
4.	301— 360	1,0	2,5	1,6	6,4	0,53
5.	361— 399	1,1	2,75	1,8	7,8	0,6
6.	300— 499	1,2	3,0	2,0	8,0	0,67
7.	500— 599	1,3	3,25	2,3	9,2	0,77
8.	600— 700	1,5	3,75	2,5	10,0	0,83
9.	701— 850	1,8	4,5	3,0	12,0	1,0
10.	851—1050	2,5	6,25	4,0	16,0	1,33

à l'Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée en cas
d'avarie et l'agencement des bâtiments
du 3 mars 1956

Tableau des coefficients par secteur

S e c t e u r	Remonte	Descente
Regensburg—Passau (2379—2226)	1,9	0,68
Passau—Gönyü (2226—1791)	3,5	1,16
Gönyü—Moldova Veche (1791—1042)	1,0	0,43
Moldova V.—Vodița (1042—951)	4,0	0,88
Vodița—Gura Văii (951—941)	6,0	0,84
(ancien chenal)		
Vodița—Gura Văii (951—941)	12,0	1,08
(bras)		
Gura Văii—Kladovo (941—934)	1,6	0,69
Kladovo—Galați (934—150)	1,0	0,43
Galați—Sulina (150—0)	1,0	0,43
Bras de Chilia	1,0	0,43
Drava	3,0	0,78
Tisza (jusqu'à Szeged) (0—170)	1,3	0,56
Begeč	3,0	1,29

Remarques :

1. Si des bâtiments remorqués sur la section de Vodița—Gura Văii (bras km 951—941) n'ont pas recours à la traction par locomotive, le coefficient établi pour la remonte est de 36. Dans le cas où le toueur n'est pas employé sur la section Svinița—Poalinea, le coefficient appliqué à la remonte est de 12.
2. Pour la détermination des distances (en kilomètres) entre les localités situées sur le Danube, c'est le tableau officiel publié par la Commission du Danube qui sera applicable.

à l'Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée
en cas d'avarie et l'agencement des bâtiments
du 3 mars 1956

Acte sur l'assistance

Fait à
lieu et date

Sur demande de
l'Entreprise de navigation a prêté assistance au bâtiment de
l'Entreprise de navigation
à l'aide du remorqueur
de l'Entreprise d'une portée en
lourd ou d'une puissance de
Nature des marchandises
Quantité de marchandises
Nature et mode de l'assistance
.....
Le bâtiment prêtant secours avait-il un convoi? Dans l'affirmative, dimensions
du convoi
Le convoi a-t-il dû être quitté?
Heures auxquelles l'assistance a été donnée
de heures minutes à heures minutes
de heures minutes à heures minutes
Heure de l'interruption de l'assistance: heures minutes
Sur demande du capitaine du bâtiment ayant appelé en aide, les opérations
d'assistance sont poursuivies (ou interrompues).
Les opérations d'assistance ont repris le
de heures minutes à heures minutes
de heures minutes à heures minutes
Au cours des opérations de secours le bâtiment prêtant assistance a subi les
dommages et pertes suivants:
coque
inventaire

Remarques des Parties

L'exactitude des données indiquées est confirmée par
port de le 19.....

Partie ayant demandé assistance:

Partie ayant prêté assistance:

.....
Capitaine du bateau

.....
Capitaine du bateau

.....
témoin

.....
témoin

Remarque :

L'acte est fait en quatre exemplaires, dont deux sont transmis à l'Entreprise de navigation ayant demandé l'assistance et deux à l'Entreprise ayant prêté l'assistance.
Les témoins seront, si faire se pourra, les pilotes des bateaux respectifs.

Tarif des rémunérations pour agencement des bâtiments

1. Pour les chalands non-automoteurs de tous types et dimensions: 12,5 dollars par chaland.
2. Pour les remorqueurs travaillant sur relation donnée et les bateaux marchands automoteurs: 17,5 dollars par bateau.
3. Pour les bateaux à passagers 21,25 dollars par bateau.
4. Pour les bâtiments non-automoteurs exécutant dans un port donné des travaux de chargement ou de déchargement: le tarif intégral des rémunérations pour agencement.
5. Pour les bâtiments non-automoteurs exécutant dans un port donné des opérations de chargement et de déchargement: le double tarif des rémunérations pour agencement.
6. Pour les automoteurs et les non-automoteurs entrant dans un port aux seules fins d'approvisionnement: 25% du tarif des rémunérations pour agencement; pour la verbalisation des documents aux frontières d'État: 25% du tarif d'agencement.
7. Les tarifs d'agencement sont perçus dans tous les ports d'escale du bâtiment.
8. Les tarifs ci-dessus indiqués sont perçus pour toutes les prestations fournies aux bâtiments, y compris la verbalisation de tous les documents de bord, de transport et autres.
9. La mise à la disposition des bâtiments d'imprimés, de connaissements, de manifestes et autres documents est rémunérée à raison de 2 dollars par bâtiment, séparément pour le chargement et le déchargement.
10. La mise à disposition de canots, d'automobiles et autres sera réglée d'après le tarif en vigueur dans le port donné.

Remarque :

1. En cas de chargement et de déchargement de chalands automoteurs, les rémunérations sont payées selon les catégories prévues pour les chalands non-automoteurs.
2. La portée en lourd des chalands sera établie d'après les documents de bord.