

СБОРНИК

СОГЛАШЕНИЙ, ЗАКЛЮЧЕННЫХ ПО ВОПРОСАМ СУДОХОДСТВА
НА ДУНАЕ

RECUEIL

DES ACCORDS CONCLUS EN MATIERE DE NAVIGATION SUR
LE DANUBE

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
БУДАПЕШТ-1959

COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST-1959

СБОРНИК
СОГЛАШЕНИЙ, ЗАКЛЮЧЕННЫХ
ПО ВОПРОСАМ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ

RECUEIL
DES ACCORDS CONCLUS
EN MATIERE DE NAVIGATION SUR LE DANUBE

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Будапешт — 1959

COMMISSION DU DANUBE
Budapest — 1959

СБОРНИК
СОГЛАШЕНИЙ, ЗАКЛЮЧЕННЫХ
ПО ВОПРОСАМ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ

В настоящий Сборник, изданный согласно решению XVII сессии Дунайской Комиссии от 23 января 1959 года, включены тексты действующих соглашений по вопросам судоходства на Дунае, заключенных между придунайскими странами (I-я часть), а также соглашения между некоторыми дунайскими пароходствами (2-я часть).

В Сборнике помещены соглашения, тексты которых получены Секретариатом от компетентных органов придунайских стран для публикации, в связи с чем настоящий Сборник не носит характер материала, охватывающего исчерпывающим образом затронутую область документации. Тексты соглашений публикуются на русском и французском языках и систематизированы в хронологическом порядке их подписания, с указанием названия договаривающихся сторон в алфавитном порядке.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ЧАСТЬ I

Соглашения, заключенные между придунайскими государствами по вопросам судоходства на Дунае

А) Соглашения, заключенные в 1953 году

	Стр.
1. Между Правительством Румынской Народной Республики и Правительством Федеративной Народной Республики Югославии :	
— Соглашение о создании Речной Администрации Железных Ворот подписано в Оршова и Текия 31 мая 1953 г.	15
— Договоренность об определении компетенции властей, которым поручено преследование нарушений, совершенных на пограничной линии или в непосредственной близости от этой линии, на участке Железных Ворот, расположенном между Молдова-Веке и Турну-Северин по левому берегу и Винце и Костол по правому берегу Дуная подписано в Оршова и Текия 31 мая 1953 г.	22
— Протокол о результате переговоров по вопросу использования вспомогательной тяги на участке Железных Ворот подписан в Оршова и Текия 31 мая 1953 г.	23
— Протокол о переходе границы служащими Речной Администрации Железных Ворот и о таможенных вопросах, касающихся Администрации подписан в Оршова и Текия 31 мая 1953 г.	24
— Протокол о передаче Речной Администрации Железных Ворот функций Временного Комитета, управляющего делами Администрации Железных Ворот и Катарактов подписан в Оршова и Текия 31 мая 1953 г.	32

В) Соглашения, заключенные в 1954 году

1. Между Венгерской Народной Республикой и Чехословацкой Республикой :	
— Соглашение о регулировании технических и экономических вопросов, касающихся пограничных водотоков подписано в Праге 16 апреля 1954 г.	35
2. Между Австрийской Республикой и Венгерской Народной Республикой :	
— Соглашение об урегулировании судоходства по Дунаю подписано в Будапеште 18 мая 1954 г.	46

ЧАСТЬ I

**СОГЛАШЕНИЯ, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ МЕЖДУ
ПРИДУНАЙСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ
ПО ВОПРОСАМ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ**

СОГЛАШЕНИЯ, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ В 1953 ГОДУ

СОГЛАШЕНИЕ²МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РУМЫНСКОЙ НАРОДНОЙ
РЕСПУБЛИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФЕДЕРАТИВНОЙ НАРОДНОЙ
РЕСПУБЛИКИ ЮГОСЛАВИИ О СОЗДАНИИ РЕЧНОЙ
АДМИНИСТРАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ

Подписано в Оршова и Текия 31 мая 1953 г.

Правительство Румынской Народной Республики и Правительство Федеративной Народной Республики Югославии, ввиду создания специальной Речной Администрации на участке Железных Ворот, расположенном между Молдова-Веке и Турну-Северин по левому берегу и Винце и Костол по правому берегу Дуная, предусмотренной статьей 21 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной 18 августа 1948 г. в Белграде,

решили заключить Соглашение и с этой целью назначили в качестве своих Уполномоченных:

— Правительство Румынской Народной Республики — г-на *Григоре Преотяса*

и

— Правительство Федеративной Народной Республики Югославии — г-на *Славолюба Петровича*

которые после обмена своими полномочиями, найденными в должной форме и надлежащем порядке, условились о нижеследующем:

Статья 1

На участке Дуная от Молдова-Веке до Турну-Северин по левому берегу и от Винце до Костол по правому берегу, названном участком Железных Ворот, создается специальная Речная Администрация, именуемая „Речная Администрация Железных Ворот“ (именуемая ниже Администрацией), для содержания и улучшения судоходного пути и регулирования судоходства.

Местопребыванием Администрации являются Оршова и Текия.

Статья 2

Компетенция Администрации не распространяется на порты и на берега данного участка в отношении полицейских мер, полиции в портах и на берегах или мероприятий, касающихся эксплуатации портов, или когда речь идет о работах местного значения, не затрагивающих общих интересов судоходства, либо о работах, необходимых для экономического развития обоих прибрежных государств на этом участке.

¹ Официальный текст на румынском и сербско-хорватском языках.

² Вступило в силу 8 сентября 1953 г.

Статья 3

Администрацией руководит Комитет.

В состав Комитета входят представитель Румынской Народной Республики и представитель Федеративной Народной Республики Югославии. Каждый представитель может иметь заместителя, который замещает его во время отсутствия.

Представители и их заместители назначаются их Правительствами. Их оклады оплачиваются назначившими их Правительствами.

Члены Комитета и их заместители пользуются дипломатическим иммунитетом на территории другой страны.

Комитет проводит свои заседания поочередно в Оршова и Текия, на заседаниях председательствует представитель страны, на территории которой они имеют место.

Статья 4

Решения Комитета принимаются единогласно и документы подписываются совместно обоими представителями. В случае, если представители не могут придти к общей точке зрения по какому-либо вопросу, этот вопрос передаётся на рассмотрение обоим Правительствам.

Статья 5

Комитет выполняет свои функции согласно Регламенту о деятельности Администрации, установленному с общего согласия обоими заинтересованными Правительствами и который вступит в силу одновременно с настоящим Соглашением.

Комитет вырабатывает и предписывает правила плавания на участке Железных Ворот, учитывая Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Дунайской Комиссией.

Комитет устанавливает особые сборы, взимаемые с проходящих на участке судов и определяет порядок их взимания согласно предписаниям статей 36, 37 и 38 Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

Комитет устанавливает бюджет Администрации.

Статья 6

Администрация имеет следующие службы и отделы, организованные её Комитетом: Навигационная служба, Служба работ, Административный и Финансовый отделы.

Местопребыванием Навигационной службы и Административного отдела является Оршова, местопребыванием Службы работ и Финансового отдела — Текия.

Ремонтная мастерская Службы работ будет иметь два отделения одинаковой пропускной способности, находящиеся одно в Оршове и другое в Текии.

Статья 7

Службами руководит начальник службы при помощи помощника начальника. Отделами руководит начальник отдела при помощи помощника начальника.

Начальники служб имеют одинаковый чин ; то же касается начальников отделов.

Должности начальников служб и отделов, а также и помощников начальников, распределяются поровну между гражданами обоих государств.

Должности начальников служб предоставляются каждому государству сроком на 5 лет, по истечении которого оба государства обмениваются ими. Это положение действительно также в отношении должностей начальников отделов и в отношении помощников начальников. Пятилетний срок может быть продлён Комитетом.

Должности помощников начальников служб и отделов предоставляются тому государству, которому не были предоставлены должности начальников служб и отделов.

Статья 8

В обязанности Навигационной службы входит применение правил плавания на участке Железных Ворот и надзор за их осуществлением, руководство лоцманским корпусом и несение ответственности за правильное проведение судоходства на участке.

В обязанности Службы работ входит составление проектов, выполнение и содержание сооружений и оборудования, предназначенных для обеспечения судоходства на участке, включая ограждение путевой обстановкой фарватера.

В обязанности Административного отдела входит руководство архивом, прием, распределение и отправление корреспонденции, перевод её на официальные языки Администрации и заведывание библиотекой.

В обязанности Финансового отдела входит бухгалтерия и касса Администрации.

Регламент о деятельности подробно определяет функции служб и отделов Администрации.

Статья 9

Персонал Администрации состоит из числа служащих, предусмотренного в установленной Регламентом организационной схеме.

Что касается числа и значения должностей, то они распределяются поровну между гражданами обоих государств, учитывая, по мере возможности, территорию, где выполняются функции, и их значение.

Служащие назначаются и предоставляются Администрации обоими Договаривающимися Сторонами. Они также отзываются назначившей их Стороной, при одновременном назначении их преемников.

Оклады персонала Администрации оплачиваются Администрацией.

Администрация должна следить за соблюдением прав на социальное страхование, которыми пользуются её служащие согласно законам, действующим в стране, гражданами которой они являются.

Статья 10

Рабочие, используемые на работах (ограждение, гидротехнические работы, в мастерских и др.), нанимаются из граждан государства, на территории которого производятся эти работы, и в соответствии с действующими в этом государстве законами.

Если работы на реке осуществляются вблизи обеих сторон пограничной линии, рабочие нанимаются, по мере возможности, поровну из обеих прибрежных стран.

Статья 11

Комитет устанавливает Регламент лоцманской службы, а также тарифы лоцманских сборов, о которых он сообщает Дунайской Комиссии.

Лоцманская проводка судов на участке Железных Ворот обязательна и производится только лоцманами Администрации или лоцманами пароходств, которых Администрация уполномочит для этой цели.

Постоянные станции по посадке и высадке лоцманов устанавливаются Регламентом в одинаковом количестве на каждом берегу участка.

После предварительного соглашения с Правительством заинтересованного прибрежного государства Комитет сможет, в случае необходимости, открыть, изменить и упразднить временные станции по посадке и высадке лоцманов.

Статья 12

Администрация покрывает свои расходы из собственных поступлений.

В приходную часть бюджета вносятся поступления, полученные из особых сборов и других возможных доходов Администрации в целях покрытия расходов, необходимых для обеспечения судоходства и для работ, производимых Администрацией.

Сборы устанавливаются в леях и динарах, в соответствии с расходами Администрации в каждой из этих двух валют, учитывая, чтобы общая сумма сборов и расходов была распределена, по мере возможности, в равной стоимости.

Оплата сборов в другой валюте производится с согласия национальных банков обеих Договаривающихся Государств.

Сборы исчисляются в соответствии с грузоподъемностью судов.

Расходы состоят из расходов на персонал и материалы и расходов, производимых для выполнения задач Администрации.

Статья 13

Администрация пользуется правом юридического лица на территории каждого Договаривающегося Государства.

Администрация представляется перед судом Комитетом, а именно, уполномоченным с этой целью лицом.

Любой сбор, имеющий предметом недвижимое имущество, входит в компетенцию того суда, на территории государства которого находится данное недвижимое имущество.

Суммы, подлежащие оплате согласно судебному решению, покрываются только из бюджета Администрации; на другое имущество Администрации не может быть наложен арест во исполнение судебного решения.

Статья 14

Имущество бывшей Администрации Железных Ворот и Катарактов будет передано Речной Администрации Железных Ворот по списку, приложенному к Протоколу о передаче Речной Администрации Железных Ворот функции Временного Комитета, управляющего делами Администрации Железных Ворот и Катарактов.

Статья 15

Имущество Речной Администрации Железных Ворот подлежит инвентаризации.

Статья 16

Движимое и недвижимое имущество Администрации будет использовано исключительно в интересах судоходства. Оно освобождается от всякого налога и любых фискальных сборов на территории обоих Договаривающихся Сторон.

Статья 17

Обе Договаривающиеся Стороны будут поставлять в равной стоимости материалы, необходимые для работ и деятельности Администрации, учитывая, чтобы поставка материалов была произведена, по мере возможности, тем государством, в котором они будут использованы.

Статья 18

Обе Договаривающиеся Стороны на их территории разрешают свободный ввоз и освобождают от таможенных пошлин необходимые для Администрации и для выполнения работ материалы.

Статья 19

На имущество Администрации не может быть наложен какой бы то ни было арест.

Архив и официальные документы Администрации неприкосновенны.

Статья 20

Администрация не отвечает за убытки, понесенные судами во время их плавания на участке Железных Ворот.

Статья 21

Правительства Договаривающихся Государств предоставляют Администрации все льготы и оказывают содействие при выполнении заданий и, в частности, в отношении использования телефонной и телеграфной сети на участке Железных Ворот.

Статья 22

Каждая из Договаривающихся Сторон должна преследовать любое нарушение регламентов, касающихся безопасности судоходства и гидротехнических работ, совершаемое на территории её участка Железных Ворот.

Органы речного надзора ограничиваются составлением протокола и направлением его власти, компетентной для принятия решения.

Вопрос юрисдикции, применяемой в спорных вопросах, будет урегулирован путем особой договоренности между обоими Правительствами.

Статья 23

Официальными языками Администрации являются румынский и сербско-хорватский.

Статья 24

Администрация имеет свою печать, свой флаг и вымпел, поднимаемые на зданиях и судах Администрации.

Флаг и вымпел устанавливаются Комитетом.

Статья 25

Любой спор между Договаривающимися Сторонами относительно применения и толкования настоящего Соглашения, который не был решен путем непосредственных переговоров, согласно статье 4 указанного Соглашения, если спорящие стороны не договорились о другом способе урегулирования, по требованию одной из сторон будет передан согласительной комиссии в составе представителя от каждой стороны и третьего лица, назначенного с общего согласия обеими Сторонами из граждан третьего государства.

Статья 26

Временный Комитет, управляющий делами Администрации Железных Ворот и Катарактов, передает дела Комитету Речной Администрации Железных Ворот в трехмесячный срок со дня вступления в силу настоящего Соглашения.

Статья 27

Каждая из Договаривающихся Сторон может потребовать пересмотра настоящего Соглашения, который может состояться с согласия обеих Договаривающихся Сторон. Решение по этому вопросу будет принято на конференции Договаривающихся Сторон, которая будет созвана в шестимесячный срок со дня требования о пересмотре.

Статья 28

Настоящее Соглашение вступает в силу в день его утверждения обоими Правительствами.

Действительность настоящего Соглашения установлена на 10-летний период.

Если одна из Договаривающихся Сторон за шесть месяцев до истечения срока действительности Соглашения не сообщит другой Стороне об отказе от него, то Соглашение автоматически продлевается на новый десятилетний период.

Составлено в Оршова и Текия 31 мая 1953 г. в двух подлинниках на румынском и сербско-хорватском языках.

*По уполномочию Правительства
Румынской Народной Республики*

п/п Г. ПРЕОТЯСА

*По уполномочию Правительства
Федеративной Народной
Республики Югославии*

п/п С. ПЕТРОВИЧ

ДОГОВОРЕННОСТЬ

ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ КОМПЕТЕНЦИИ ВЛАСТЕЙ, КОТОРЫМ ПОРУЧЕНО ПРЕСЛЕДОВАНИЕ НАРУШЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ НА ПОГРАНИЧНОЙ ЛИНИИ ИЛИ В НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ БЛИЗОСТИ ОТ ЭТОЙ ЛИНИИ, НА УЧАСТКЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ, РАСПОЛОЖЕННОМ МЕЖДУ МОЛДОВА-ВЕКЕ И ТУРНУ-СЕВЕРИН ПО ЛЕВОМУ БЕРЕГУ И ВИНЦЕ И КОСТОЛ ПО ПРАВОМУ БЕРЕГУ ДУНАЯ

Статья 1

Преследование нарушений, на которые ссылается статья 22 Соглашения о создании Речной Администрации Железных Ворот, совершенных на пограничной линии или в непосредственной близости от этой линии, производится в соответствии с предписаниями настоящей Договоренности.

Статья 2

Власти одного из прибрежных Государств являются компетентными преследовать указанные в предыдущей статье нарушения, совершенные на участке выше 985 км, и власти другого прибрежного Государства являются компетентными преследовать нарушения, совершенные ниже этого пункта.

Эта компетенция определяется поочередно на один год.

Обмен участками будет производиться 1 января каждого года.

В первом году участок, расположенный выше 985 км, передается властям Румынской Народной Республики, а участок, расположенный ниже — властям Федеративной Народной Республики Югославии.

Статья 3

Настоящая Договоренность вступает в силу одновременно с Соглашением о создании Речной Администрации Железных Ворот.

Совершено в Оршова и Текия 31 мая 1953 г. в двух подлинных экземплярах на румынском и сербско-хорватском языках.

*По уполномочию Правительства
Румынской Народной Республики*

п/п Г. ПРЕОТЯСА

*По уполномочию Правительства
Федеративной Народной
Республики Югославии*

п/п С. ПЕТРОВИЧ

ПРОТОКОЛ

О РЕЗУЛЬТАТЕ ПЕРЕГОВОРОВ ПО ВОПРОСУ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВСПОМОГАТЕЛЬНОЙ ТЯГИ НА УЧАСТКЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ

1. Югославская делегация заявляет, что служба вспомогательной тяги с берега в Сипском канале, собственность Федеративной Народной Республики Югославии, эксплуатируемая югославским Правлением вспомогательной тяги паровозами, предоставляется без какой-либо дискриминации в распоряжение судов, плавающих под любым флагом, при этом в технических и финансовых условиях, соответствующих интересам судоходства и пропорционально расходам по эксплуатации, не являющихся, однако, источником прибыли.

2. В отношении вспомогательной тяги в Гребене обе Стороны согласились рекомендовать Речной Администрации Железных Ворот предоставить туер Вашкапу судоходству для вспомогательной тяги в Гребене; при этом сборы за использование туера должны исчисляться таким образом, чтобы поступления за тягу покрывали её расходы.

3. Что касается вопроса вспомогательной тяги на Сипском канале, обе Делегации считают, что он урегулирован удовлетворительным образом заявлением о вспомогательной тяге с берега в Сипском канале, сделанным сегодня югославской Делегацией.

Совершено в Оршова и Текия 31 мая 1953 г. в двух подлинных экземплярах на румынском и сербско-хорватском языках.

*По уполномочию Правительства
Румынской Народной Республики*

п/п Г. ПРЕОТЯСА

*По уполномочию Правительства
Федеративной Народной
Республики Югославии*

п/п С. ПЕТРОВИЧ

ПРОТОКОЛ

О ПЕРЕХОДЕ ГРАНИЦЫ СЛУЖАЩИМИ РЕЧНОЙ АДМИНИСТРАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ И О ТАМОЖЕННЫХ ВОПРОСАХ, КАСАЮЩИХСЯ АДМИНИСТРАЦИИ

I

1. Служащие Речной Администрации Железных Ворот, которые для исполнения своих функций в рамках Администрации должны направиться с территории Государства, гражданами которого они являются, на территорию другого Государства, будут переходить границу в установленных настоящим Протоколом условиях.

2. Указанные служащие смогут многократно переходить государственную границу и отправляться на территорию соседнего Государства, имея при себе пропуска на переход границы.

3. Пропуск на переход румынско-югославской границы для служащего Речной Администрации Железных Ворот будет составлен на румынском и сербско-хорватском языках, согласно бланкам, являющимся приложением к настоящему Протоколу, и выдан по просьбе Администрации компетентными органами Государства, гражданином которого является служащий.

4. Пропуска действительны только если на них стоит виза, выданная компетентными властями другого Государства.

Визы освобождаются от любых сборов.

Проставленная на пропуске виза действительна для нескольких поездок на шестимесячный период; по истечении этого срока пропуск считается недействительным, если он не продлён, согласно той же процедуре, применяемой при выдаче нового пропуска.

5. Для перехода государственной границы служащими, указанными в пункте 1, устанавливаются следующие пункты перехода границы:

- a) Турну-Северин — Кладово
- b) Оршова — Текия
- c) Свинаца — Доньи-Милановац
- d) Дренкова — Добра
- e) Молдова-Веке — Винце.

В пропусках, как и на визах служащих Администрации, будут указаны пункты перехода границы, в целях выполнения их обязанностей.

6. Переход границы служащими Администрации будет производиться в рабочие часы отделов Администрации. Переход границы остальными работниками Администрации будет производиться в соответствии с предписаниями настоящего Протокола в промежутке времени, начинающемся за час до восхода солнца и кончающемся спустя час после захода солнца.

Переход границы в другие часы может производиться только в срочных случаях и на основе специального разрешения, выданного Комендатурой пограничников в Оршова и в Текия.

7. Компетентные власти обоих Государств предоставляют все льготы для своевременной выдачи визы. Будет также облегчен переход границы как служащим Администрации, так и группам рабочих для выполнения работ и заданий, определенных Администрацией.

В срочных случаях, как, например: аварии, столкновения судов, спасательные работы, которые требуют перехода границы техническим персоналом Администрации, имеющим пропуск на переход границы, переход границы может производиться и в других пунктах, не предусмотренных в пропуске, при предварительном срочном извещении пограничных органов данного пункта.

В этих случаях служащие Администрации должны действовать в соответствии с предписаниями пунктов 12 и 13 настоящего Протокола и до предприятия необходимых работ или мер явиться к официальному лицу в форме прибрежного государства.

8. Пограничные компетентные органы в официальной форме имеют право проверять пропуска служащих Администрации как при въезде в страну, так и при их выезде.

9. Пропуск служащего Администрации может быть изъят во время его действия органом, выдавшим его, если одно из условий, послуживших для его выдачи, более не существует, что будет доведено до сведения Администрации.

По этим причинам выданная виза может быть также аннулирована Государством, выдавшим её.

В подобных случаях будет выдан новый пропуск служащему Администрации, преемнику того служащего, у которого был изъят пропуск или аннулирована виза.

10. Служащие Речной Администрации Железных Ворот, которым разрешается переход государственной границы согласно настоящему Протоколу, должны соблюдать законные положения и предписания страны во время их пребывания на её территории.

Во время их пребывания на территории другого Государства они подчиняются юрисдикции этого Государства в отношении совершенных на территории этого Государства нарушений.

11. Пребывание и передвижение служащих Администрации на территории прибрежных Государств разрешается в местах, указанных в пропуске и в визе, а именно :

1. Служащим — гражданам Румынской Народной Республики — на территории Федеративной Народной Республики Югославии, в :

- a) Кладово — порт
- b) Кладово — дом лоцманов
- c) Текия — порт
- d) Текия — местопребывание Администрации
- e) Текия — мастерская, местожительство лоцманов

- f) Дони Милановац — порт
- g) Добра — порт
- h) Добра — дом лоцманов
- i) Винце — дом лоцманов

2. Служащим — гражданам Федеративной Народной Республики Югославии — на территории Румынской Народной Республики, в :

- a) Турну-Северин — порт
- b) Турну-Северин — дом лоцманов
- c) Оршова — порт
- d) Оршова — местопребывание Администрации
- e) Оршова — мастерская
- f) Дренкова — порт
- g) Дренкова — дом лоцманов
- h) Молдова-Веке — порт
- i) Молдова-Веке — дом лоцманов

В пропуске и в визе могут быть указаны одно или несколько из приведенных выше мест.

Передвижение служащих Администрации по территории другого Государства между указанными местами должно производиться по самому короткому пути.

Служащие Администрации имеют также право свободного передвижения в местности их пребывания.

12. Рабочим, обеспечивающим ограждение фарватера, в той мере, в которой этого требует общение с берегом соседнего Государства, будет разрешено свободно передвигаться с условием, что Комендатура пограничников в Оршове и Текии будет заранее извещена как о работах, так и о числе рабочих, письменной нотой, подписанной начальником отдела работ.

13. О всех гидротехнических работах, производимых Администрацией на участке Железных Ворот, требующих высадки и передвижения рабочих по берегу соседней страны, Комендатура пограничников в Оршове и Текии должна быть извещена по крайней мере за 48 часов, с уточнением характера работ и числа лиц, которые должны общаться или передвигаться по берегу. Руководитель этих работ, который должен переходить на соседний берег, должен иметь при себе пропуск и официальный список рабочих в двух экземплярах, завизированный начальником компетентного отдела. Рабочие, назначенные для поездки и передвижения по соседнему берегу, должны иметь при себе удостоверения личности, выданные их Государством.

Руководитель работ передает один экземпляр этого списка компетентным властям соседнего Государства.

II.

14. Персонал и рабочие, находящиеся на службе Речной Администрации Железных Ворот, по прибытии в другое прибрежное государство и при отбытии из него подвергаются таможенному контролю. Члены Комитета, пользуясь дипломатическим иммунитетом, представляют исключение.

15. Лица, состоящие на службе Речной Администрации Железных Ворот и временно находящиеся по делам службы на территории одного из прибрежных государств, могут ввозить свободные от любых пошлин и сборов, без предъявления лицензии на вывоз или ввоз, предметы личного потребления, 20 папирос или 20 грамм изрезанного табака или 5 сигар на каждый день пребывания, а также съестные припасы, необходимые на время поездки или пребывания в другом прибрежном государстве.

Указанные в предыдущем абзаце лица, имеющие постоянное местожительство на территории одного из прибрежных государств, предъявляя документ, доказывающий это положение, могут на тех же условиях ввозить предметы домашнего обихода, съестные припасы на 20 дней, 200 папирос или 200 грамм изрезанного табака или 50 сигар.

16. Ввоз без уплаты таможенных пошлин материалов и предметов, предназначенных для нужд Речной Администрации Железных Ворот и её работ, производится на основании разрешения, выданного компетентными органами по запросу, предъявленному Администрацией. Этот запрос должен содержать описание, количество или вес предметов и декларацию, удостоверяющую, что эти предметы будут служить исключительно нуждам Администрации.

Речная Администрация Железных Ворот не должна использовать ввезенные таким образом предметы для торговли или уступать их без разрешения компетентных органов и без уплаты всех пошлин, которые мог бы предписать таможенный регламент.

17. Суда Администрации, которые служат для перевозки материала и официального передвижения персонала Администрации, подвергаются контролю таможенных органов прибрежных государств. Этот контроль предусматривает: передвижение, причал, инспекцию и возможный обыск, все, что относится к погрузке, выгрузке и перегрузке, как и посадке и высадке персонала.

Эти суда должны иметь визу заинтересованного отдела Администрации. Инвентарь судна должен быть визирован таможенным бюро прибрежного государства, где зарегистрировано судно.

18. Суда, принадлежащие Администрации, снабжаются на тех же условиях, как и суда, принадлежащие прибрежному государству.

Настоящий Протокол вступает в силу одновременно с Соглашением о создании Речной Администрации Железных Ворот.

Совершено в Оршова и Текия 31 мая 1953 г. в двух подлинных экземплярах на румынском и сербско-хорватском языках.

*По уполномочию Правительства
Румынской Народной Республики*

п/п Г. ПРЕОТЯСА

*По уполномочию Правительства
Федеративной Народной Республики
Югославии*

п/п С. ПЕТРОВИЧ

Б Л А Н К
пропуска на переход румынско-югославской границы

Обложка

Пропуск на переход румынско-югославской границы персоналом Речной Администрации Железных Ворот на участке Железных Ворот Дуная.

На оборотной стороне : Место для фотокарточки владельца и его подпись.

Текст страницы 1

Румынская Народная Республика

Пропуск № выданный
 г-н переходит румынско-югославскую границу
 в качестве

Настоящий пропуск выдан 19....

Подпись

.....

Текст страницы 2

Личные данные:

Место рождения

Дата рождения

Местожительство

Рост

Лицо

Волосы

Глаза

Нос

Особые приметы.....

Текст страницы 3

Владельцу настоящего пропуска разрешается многократно переходить границу в следующих пунктах перехода границы :

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

Переход границы может иметь место в промежутке, охватывающем время за час до восхода солнца и спустя час после захода солнца.

Текст страницы 4

Визы

Владельцу настоящего пропуска разрешается перейти на территорию Федеративной Народной Республики Югославии в следующих пограничных пунктах :

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

и пребывать на территории Федеративной Народной Республики Югославии в пунктах :

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

Дата

Действительна до

Текст страниц 5, 6 и 7

На каждой странице румынские и югославские визы для продления.

Б Л А Н К

пропуска на переход югославско-румынской границы

Обложка

Пропуск на переход югославско-румынской границы персоналом Речной Администрации Железных Ворот на участке Железных Ворот Дуная.

На оборотной стороне : Место для фотокарточки владельца и его подпись.

Текст страницы 1

Федеративная Народная Республика Югославии

Пропуск № выданный
 г-н переходит югославско-румынскую
 границу в качестве

Настоящий пропуск выдан 19.....

Подпись

.....

Текст страницы 2

Личные данные:

Место рождения

Дата рождения

Местожительство

Рост

Лицо

Волосы

Глаза

Нос

Особые приметы

Текст страницы 3

Владельцу настоящего пропуска разрешается многократно переходить границу в следующих пунктах перехода границы :

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

Переход границы может иметь место в промежутке, охватывающем время за час до восхода солнца и спустя час после захода солнца.

Текст страницы 4

В и з ы

Владельцу настоящего пропуска разрешается перейти на территорию Румынской Народной Республики в следующих пограничных пунктах :

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

и пребывать на территории Румынской Народной Республики в пунктах :

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

Дата

Действительна до

Текст страниц 5, 6 и 7

На каждой странице югославские и румынские визы для продления.

ПРОТОКОЛ

О ПЕРЕДАЧЕ РЕЧНОЙ АДМИНИСТРАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ ФУНКЦИЙ ВРЕМЕННОГО КОМИТЕТА, УПРАВЛЯЮЩЕГО ДЕЛАМИ АДМИНИСТРАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ И КАТАРАКТОВ

Статья 1

Функции Временного Управляющего Комитета прекращаются со дня вступления в силу Соглашения о создании Речной Администрации Железных Ворот.

С того же дня Комитет Речной Администрации Железных Ворот входит в действие и приступает к управлению делами Речной Администрации Железных Ворот.

Немедленно, не позже чем в трехмесячный срок со дня вступления в силу Соглашения, Временный Управляющий Комитет передаст Комитету Речной Администрации Железных Ворот:

- a) архивы и регистры бывшей Администрации,
- b) движимое и недвижимое имущество бывшей Администрации,
- c) кассовые и банковские фонды,
- d) долговые обязательства бывшей Администрации и Временного Управляющего Комитета в отношении третьих лиц.

Статья 2

По передаче окончательный баланс составлен не будет. Баланс будет составлен и долги и долговые обязательства между Временным Управляющим Комитетом и прибрежными Государствами на участке Железных Ворот будут установлены смешанной комиссией в составе трех представителей от каждого Государства.

Долги и долговые обязательства Временного Управляющего Комитета переходят к Речной Администрации Железных Ворот.

Упомянутая смешанная комиссия приступит к своим работам спустя месяц после вступления в силу настоящего Протокола.

В том случае, если смешанная комиссия не придет к соглашению относительно всех вопросов, то спорные вопросы будут урегулированы дипломатическим путем непосредственным соглашением между обоими Правительствами.

Статья 3

Настоящий Протокол действителен со дня вступления в силу Соглашения о создании Речной Администрации Железных Ворот.

Совершено в Оршова и Текия 31 мая 1953 года в двух подлинных экземплярах на румынском и сербско-хорватском языках.

*По уполномочию Правительства
Румынской Народной Республики*

п/п Г. ПРЕОТЯСА

*По уполномочию Правительства
Федеративной Народной Республики
Югославии*

п/п С. ПЕТРОВИЧ

СОГЛАШЕНИЯ, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ В 1954 ГОДУ

СОГЛАШЕНИЕ²

МЕЖДУ ВЕНГЕРСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКОЙ
И ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ О РЕГУЛИРОВАНИИ
ТЕХНИЧЕСКИХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВОПРОСОВ, КАСАЮЩИХСЯ
ПОГРАНИЧНЫХ ВОДОТОКОВ

Подписано в Праге 16 апреля 1954 года

Совет Министров Венгерской Народной Республики и Правительство Чехословацкой Республики в интересах дальнейшего укрепления тесной и вечной дружбы между двумя странами народной демократии, борющимися за сохранение мира во всем мире и построение социализма также путем сотрудничества между водохозяйственными организациями, решили урегулировать проектные и производственные работы, выполняемые двумя государствами на р. Дунай и р. Тисса, а также на других пограничных или пересекаемых границей водотоках, заключив соглашение, и назначили с этой целью в качестве своих Уполномоченных:

Совет Министров Венгерской Народной Республики —

Имре Хорват — Чрезвычайного Посла и Полномочного Министра Венгерской Народной Республики в Праге,

Правительство Чехословацкой Республики —

д-ра *Ладислава Шимович* — заместителя Министра иностранных дел,

которые, обменявшись своими полномочиями, найденными в надлежащем порядке и должной форме, договорились о нижеследующем:

ГЛАВА I

ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАБОТ, НА КОТОРЫЕ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ НАСТОЯЩЕЕ СОГЛАШЕНИЕ

Статья 1

Работы, на которые распространяется Соглашение в общем

Настоящее Соглашение распространяется на гидротехнические работы, производимые на пограничных участках реки Дунай и реки Тиссы, а также на участках водотоков, образующих государственную границу или пересекаемых границей (далее — пограничные водотоки).

¹ Официальный текст на венгерском и словацком языках.

² Вступило в силу 15 мая 1954 г., согласно статье 34.

Статья 2

Работы по предупреждению наводнений и регуляции на высокие уровни воды

1. Предупреждение наводнений включает все работы, направленные на предохранение прирусловой полосы от половодья.

2. Регуляция на высокие уровни воды включает не только работы по предотвращению разлива высоких уровней воды, но также по регуляции на средние и низкие уровни воды и по обеспечению беспрепятственного прохождения льда и наносов.

Статья 3

Работы по регуляции на средние уровни воды

Регуляция на средние уровни воды включает все работы, направленные на концентрацию в единый поток средних уровней воды, охрану меженного русла и прирусловой полосы, а также беспрепятственное прохождение льда и наносов.

Статья 4

Работы по регуляции низких уровней воды

Регуляция низких уровней воды включает работы, направленные на концентрацию низких уровней воды в единый поток, на содействие прохождению льда и наносов, а также стабилизацию и улучшение фарватера малых вод.

Статья 5

Землечерпательные работы

1. Землечерпательные работы по регуляции русла направлены на оказание содействия работам по регуляции на средние и низкие уровни воды путем углубления или расширения русла.

2. Землечерпательные работы по обеспечению судоходства направлены на очищение и улучшение фарватера путем углубления или расширения русла.

3. Землечерпательные работы по добыче щебня и песка не являются работами, направленными на регуляцию русла или обеспечение судоходства.

Статья 6

Содержание фарватера

Работы по содержанию фарватера включают дневное и ночное ограждение фарватера, указывая его направление и минимальные глубины, а также ограждение, соответственно устранение препятствий, находящихся на фарватере, и обеспечение службы оповещения.

Статья 7

Прочие гидротехнические работы

Прочими гидротехническими работами, не указанными в ст. ст. 2—6, являются работы, выполняемые на пограничных водотоках (орошение,

добыча водной энергии, снабжение питьевой водой, осушение, отвод сточных вод, подведение валов и т. д.), влияющие на их водный режим (расход воды, условия стока и т. д.).

ГЛАВА II

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ, ПРОМЕРНЫЕ И ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ

Статья 8

Исследовательские и промерные работы

Договаривающиеся Стороны производят исследования и промеры, касающиеся регуляции на средние и низкие уровни воды, совместно или в порядке ранее договоренной очередности, прочие же исследования и промеры каждая Договаривающаяся Сторона выполняет на своей территории самостоятельно.

Статья 9

Проектные работы

1. Договаривающиеся Стороны совместно устанавливают руководящие принципы общих проектов всех выполняемых на пограничных водотоках гидротехнических работ, указанных в главе I. Согласованные проекты разрабатываются на основе установленных руководящих принципов. Каждая Договаривающаяся Сторона сама покрывает расходы, связанные с разработкой проектов работ, выполняемых на её территории. Расходы по разработке общих проектов работ, осуществляемых на территории обоих государств, покрываются Договаривающимися сторонами на основании отдельного соглашения.

2. Проекты, а также все вносимые в них существенные изменения, должны утверждаться Договаривающимися Сторонами. Перемещение защитных дамб по направлению к пойме или их сооружение с отклонением от утвержденного проекта на более низкий уровень не являются существенными изменениями.

3. Компетентные водохозяйственные организации могут до начала или во время проведения работ вносить в проекты в рамках сметы совместно признанные необходимые изменения, если это не меняет сущности утвержденного проекта. Совместная техническая комиссия должна быть информирована о таких изменениях, вносимых в проекты.

ГЛАВА III

ПРОИЗВОДСТВО ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТ

Статья 10

Регуляционные работы

1. Как общее правило, регуляционные работы осуществляются Договаривающейся Стороной, на территории которой они производятся.

2. Производство на территории двух Договаривающихся Сторон работ, которые по техническим или экономическим причинам не могут быть распределены, подлежит отдельному соглашению между Договаривающимися Сторонами.

Статья 11

Поставка строительных материалов

1. Строительные материалы (естественный, искусственный камень и т. д.), необходимые для работ, выполняемых на основе общей сметы, будут поставляться обоими государствами, при отсутствии иного соглашения, на место строительства в равном количестве. В интересах экономии и вывода сальдо каждая Договаривающаяся Сторона может при доставке камня обслуживать место строительства, расположенное ближе к её каменоломни, независимо от государственной территории, на которой производятся работы. Следует стремиться на основе определенного графика, чтобы поставляемое количество камня ежегодно сальдировалось. Если таковое неосуществимо, то имеющаяся разница переносится на следующий год.

2. Количество камня определяется по весу. Для перерасчета веса в объем необходима предварительная договоренность между организациями по регуляции реки двух Договаривающихся Сторон.

3. Количество доставляемого камня проверяется на основе накладных.

Статья 12

Содержание фарватера и удаление препятствий

1. Ограждение и освещение судоходного пути, а также служба оповещения осуществляется по особому соглашению между Договаривающимися Сторонами.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона устраняет на своей территории препятствия, находящиеся в русле, за свой счет, при отсутствии иной договоренности.

Статья 13

Землечерпательные работы по регуляции и обеспечению судоходства

1. Необходимость, объем и место производства землечерпательных работ, направленных на регуляцию русла и обеспечение судоходства, а также способ укладки вычерпанного материала, не фигурирующие в принятых проектах, совместно устанавливаются организациями по регуляции реки Договаривающихся Сторон.

2. Землечерпательные работы осуществляются таким образом, чтобы каждая Договаривающаяся Сторона производила, по мере возможности поочередно, технически самостоятельно выполняемые землечерпательные работы.

3. При отсутствии иной договоренности каждая из Договаривающихся Сторон располагает материалом, вычерпанным на её территории.

Статья 14

Землечерпательные работы по добыче щебня и песка для иных целей

Компетентные водохозяйственные организации Договаривающихся Сторон совместно устанавливают, на каком участке русла пограничного водотока, до какой глубины и в каком количестве допускается добыча щебня и песка для прочих целей, не направленных на регулиацию русла или обеспечение судоходства. Разрешение на производство землечерпательных работ, установленных в пределах вышеуказанных границ, выдается компетентными организациями Договаривающейся Стороны, на территории которой добываются материалы.

Статья 15

Прочие гидротехнические работы

1. Каждая Договаривающаяся Сторона производит на своей территории сама и за свой счет гидротехнические работы, указанные в статье 7 настоящего Соглашения.

2. Для гидротехнических работ, которые, учитывая государственные границы, не могут быть рационально распределенными по техническим и экономическим причинам, договаривающиеся Стороны для каждого отдельного случая заключают соглашение в отношении их производства, несения расходов, а также по эксплуатации и содержанию сооруженных гидротехнических объектов и урегулированию вопросов, связанных с ними.

ГЛАВА IV

РАБОТЫ ПО СОДЕРЖАНИЮ ВОДОТОКОВ

Статья 16

Определение работ по содержанию водотоков

Работы по содержанию водотоков направлены на содержание существующих регуляционных и других гидротехнических сооружений, а также фарватера.

Статья 17

Производство работ по содержанию водотоков

1. Договаривающиеся Стороны заботятся об исправном содержании пограничных водотоков и имеющих на них регуляционных и других гидротехнических сооружений.

2. Договаривающиеся Стороны обязаны постоянно содержать нерегулированные участки пограничных водотоков с тем, чтобы на них не имели место внезапные изменения русла.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает на своей территории содержание гидротехнических объектов и каналов, сооруженных согласно разрешению об использовании водных ресурсов или по отдельному соглашению и действующих в интересах другой Договаривающейся

Стороны. Расходы покрываются Договаривающейся Стороной, в интересах которой действуют гидротехнические объекты или каналы.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона осуществляет сама на своей территории расчистку русла и берегов. В случае необходимости эти работы будут выполняться на основе отдельного соглашения между водохозяйственными организациями.

ГЛАВА V

ПОКРЫТИЕ РАСХОДОВ

Статья 18

Расходы по регуляционным работам

1. Расходы, связанные с работами по предупреждению наводнений, включая производство съемок и составление проектов, покрываются Договаривающейся Стороной, на территории которой они имеют место.

2. Расходы, связанные с работами по регуляции на высокие, средние и низкие уровни воды и по ограждению фарватера, а также с землечерпательными работами по регуляции русла и обеспечению судоходства, и с доставкой и выгрузкой этих материалов, покрываются Договаривающимися Сторонами в одинаковом размере. При отсутствии иного соглашения каждая Договаривающаяся Сторона сама покрывает расходы, связанные с промером и проектированием производимых работ, а также с руководством строительством.

3. Компетентные организации по регуляции реки Договаривающихся Сторон особо согласовывают до начала землечерпательных работ покрытие расходов, связанных с доставкой на место работы и с возвращением на место стоянки землечерпательного снаряда.

Статья 19

Расходы по содержанию водотоков

1. Расходы, связанные с работами по содержанию защитных сооружений, покрываются Договаривающейся Стороной, на территории которой они производятся.

2. Расходы по содержанию регуляционных сооружений, построенных совместно, покрываются в равном размере каждой Договаривающейся Стороной.

Статья 20

Расчёт и ревизия совместных работ

1. Расчёт совместных работ не включает расходы, связанные с доставкой, перевозкой и применением строительных материалов (естественный и искусственный камень, цемент и пр.), предоставляемых Договаривающимися Сторонами в одинаковом количестве.

2. Покрытие половины излишка продукции производится после утверждения ревизией, согласно положению статьи 21.

3. Совместная техническая комиссия принимает решение в отношении способа проведения совместной ревизии.

Статья 21

Обязательства по возмещению расходов

1. Договаривающиеся Стороны обязываются взаимно погашать свои задолженности, вытекающие из совместных расчетов. Задолженности погашаются в течение одного года после утверждения расчета строительными материалами, применяемыми для регуляционных работ (естественный и искусственный камень и пр.), или рабочей силой (транспорт, землечерпательные работы и пр.). Если такое не является возможным или экономичным, или по иным причинам представляется необходимым, то задолженность погашается, в порядке исключения, на основе перевода клирингом. Условия погашения задолженности в натуре устанавливаются Договаривающейся Стороной, в пользу которой она погашается, при учете возможностей другой Договаривающейся Стороны.

2. Стоимость перевыполненной работы определяется по видам работ, на основе показателей, заранее установленных Договаривающимися Сторонами.

3. Разница в продукции землечерпательных работ погашается при производстве следующих землечерпательных работ или согласно положению п. 1.

Статья 22

Технический и финансовый контроль

Договаривающиеся Стороны обеспечивают возможность производить в любое время технический и финансовый контроль совместных работ, осуществленных по совместному бюджету.

ГЛАВА VI

ВОПРОСЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ВОДНОГО ПРАВА

Статья 23

Общие вопросы водного права

1. На пограничных участках водотоков обе Договаривающиеся Стороны свободно располагают без нарушения полученных прав половиной естественного расхода воды, не увеличенного искусственным путем.

2. Договаривающиеся Стороны не будут выдавать разрешений на строительство на пограничных водотоках гидротехнических сооружений, которые могут иметь неблагоприятное влияние на водный режим или на русло.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона будет заботиться о том, чтобы гидротехнические объекты строились, эксплуатировались и содержались на пограничных водотоках на основе действующих на её территории законоположений.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона сама выполняет на своей территории речной надзор.

5. Компетентные водохозяйственные органы Договаривающихся Сторон будут взаимно содействовать друг другу.

Статья 24

Органы власти и процедура

1. Вопросы водного права, касающиеся пограничных водотоков, будут рассматриваться согласно законоположениям Договаривающейся Стороны, на территории которой строится или будет строиться сооружение.

2. Если на пограничных водотоках производятся работы, распространяющиеся на территорию обеих Договаривающихся Сторон, в этом случае необходимо запросить разрешение компетентных водохозяйственных органов двух государств, а именно, у соответствующего государства для той части гидротехнического сооружения, которая строится на его территории. При этом органы будут стремиться обеспечить одновременное проведение процедуры или по крайней мере её согласование. Для устранения противоречий органы должны согласовывать текст разрешения.

Статья 25

Связь между компетентными организациями

Договаривающиеся Стороны взаимно сообщают друг другу имена лиц от компетентных водохозяйственных организаций, которым поручено :

- а)* обеспечение надлежащего сотрудничества для производства работ ;
- б)* согласование необходимых административных и технических мероприятий для предотвращения опасностей, связанных с наводнением и ледовыми явлениями.

ГЛАВА VII

СОВМЕСТНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Статья 26

Задачи и компетенция Комиссии

1. Для установления единой точки зрения по вопросам, касающимся настоящего Соглашения, Договаривающиеся Стороны учреждают Совместную техническую комиссию.

2. В компетенцию Совместной технической комиссии входит, в частности :

а) одобрение показателей (статья 21, п. 2), совместно предложенных компетентными организациями по регуляции реки ;

б) установление способа проведения совместной ревизии, осуществляемой на основе расчетов совместных работ (статья 20, п. 3) ;

с) оценка проектов по производству на водотоках необходимых регуляционных работ и касающихся их смет, в частности, в отношении проектов на последующий год ;

д) оценка расчетов и ревизий совместных работ ;

е) оценка предложений, касающихся содержания фарватера (статьи 6 и 12) ;

ф) оценка проектов гидротехнических объектов (мосты, плотины, каналы и пр.), подлежащих строительству на пограничных водотоках ;

г) высказывание мнения в случае, если не было достигнуто соглашения, указанного в статье 24, пункт 2 ;

h) оценка прочих гидротехнических работ (статьи 7 и 15) ;

и) представление предложений в отношении съемок, составления проектов и производства исследований, соответствующих целям настоящего Соглашения ;

j) представление предложений в отношении заключения соглашений, касающихся содержания фарватера ;

к) представление предложений в отношении изменения настоящего или заключения нового соглашения ;

l) проведение осмотра на месте.

Статья 27

Состав Комиссии

Каждая Договаривающаяся Сторона направляет в Совместную техническую комиссию одного уполномоченного представителя и одновременно назначает его заместителя. Уполномоченный представитель или его заместитель имеет право привлекать экспертов для дискуссии.

Статья 28

Сессии, протоколы, постановления и покрытие личных расходов

1. Совместная техническая комиссия собирается при отсутствии иной договоренности между уполномоченными представителями поочередно на территории Договаривающихся Сторон.

2. Сессия созывается уполномоченным представителем Договаривающейся Стороны, на территории которой она будет иметь место, и проводится под его председательством.

3. Сессии созываются по необходимости, но не менее одного раза в год. По просьбе одного из уполномоченных представителей сессия должна быть созвана в течение месяца.

4. Внесенные предложения считаются принятыми, если с ними согласны оба уполномоченных представителя.

5. Протокол каждой сессии составляется в двух экземплярах на языках Договаривающихся Сторон. Протоколы подписываются обоими уполномоченными представителями и представляются на одобрение компетентным вышестоящим органам. Решения, указанные в протоколе, обязательны после его одобрения.

Уполномоченные представители информируют друг друга об одобрении постановлений.

6. Личные расходы, связанные с деятельностью Совместной технической комиссии, покрываются каждой Договаривающейся Стороной.

ГЛАВА VIII

ОБЩИЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Статья 29

Взаимная информация

1. Договаривающиеся Стороны представляют друг другу необходимую информацию о влиянии гидротехнических объектов, расположенных вне пограничных участков, на максимальный и минимальный расход воды пограничных водотоков.

2. Договаривающиеся Стороны взаимно информируют друг друга об опыте, касающемся мероприятий, направленных на предохранение от загрязнения вод пограничных водотоков.

Статья 30

Связь по служебным вопросам

Договаривающиеся Стороны взаимно сообщают друг другу название ведомственных органов и организаций, компетентных в отношении исполнения настоящего Соглашения. Эти органы и организации, а также уполномоченные представители, могут поддерживать между собой непосредственную связь по вопросам, касающимся настоящего Соглашения, используя для этого языки Договаривающихся Сторон или русский язык.

Статья 31

Пересечение границы

Пересечение государственной границы для производства работ или для других целей, необходимых в связи с исполнением настоящего Соглашения, будет иметь место в соответствии с соглашением, заключенным между компетентными властями двух Договаривающихся Сторон.

Статья 32

Таможенные формальности

Строительные материалы, поставляемые на основе настоящего Соглашения одной Договаривающейся Стороной другой Договаривающейся Стороне, освобождаются от любых пошлин, сборов и прочих налогов. Это постановление также действительно в отношении инвентаря и горючего, направляемых через границу для производства работ на основе настоящего Соглашения. После окончания работ предметы инвентаря и неисполь-

зованное горючее направляются обратно. Договаривающиеся Стороны взаимно предоставляют друг другу все возможные льготы для их перевозки через границу.

Статья 33

Прочие постановления

1. Настоящее Соглашение не затрагивает действительности Договора, заключенного 9 октября 1948 года в Братиславе на основе статьи 1, пункт 4, подпункт „с“ Парижского мирного договора, касающегося некоторых водохозяйственных вопросов в связи с передачей территории, позднее приложенного к Заключительному протоколу, подписанному в Братиславе 22 декабря 1947 года, о работе демаркационной комиссии.

2. Положения настоящего Соглашения не касаются чехословацко-венгерского пограничного участка реки Дунай между 1850 и 1791 км, до тех пор пока действует Речная Администрация для участка Райка — Генью.

Статья 34

Срок действия Соглашения

Настоящее Соглашение вступит в силу на 30-й день после его подписания и может быть денонсировано каждой Договаривающейся Стороной до истечения очередного календарного года с действием к концу следующего года.

Статья 35

Заключительные статьи

В день вступления настоящего Соглашения теряет силу Соглашение, заключенное в Будапеште 24 августа 1937 года о регулировании технических и экономических вопросов, касающихся чехословацко-венгерского пограничных участков реки Дунай и реки Тиссы ниже устья реки Самош.

Совершено в Праге 16 апреля 1954 года, в двух подлинных экземплярах, каждый из них на словацком и венгерском языках, причем оба текста аутентичны.

В удостоверение чего уполномоченные лица подписали настоящее Соглашение и приложили к нему свои печати.

*По уполномочию Совета Министров
Венгерской Народной Республики*

п/п И. ХОРВАТ

*По уполномочию Правительства
Чехословацкой Республики*

п/п Д-р Л. ШИМОВИЧ

СОГЛАШЕНИЕ²МЕЖДУ АВСТРИЙСКИМ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ВЕНГЕРСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
ОБ УРЕГУЛИРОВАНИИ СУДОХОДСТВА ПО ДУНАЮ

Подписано в Будапеште 18 мая 1954 г.

Австрийское Федеральное Правительство и Правительство Венгерской Народной Республики договорились в интересах развития грузо и судооборота между двумя странами урегулировать путем соглашения судоходство на Дунае, согласно принципу свободного судоходства.

С этой целью были назначены Уполномоченные :

Австрийским Федеральным Правительством :

д-р *Оливье Резегье* — Чрезвычайный Посланник и Полномочный Министр.

Правительством Венгерской Народной Республики :

Антал Катона — первый заместитель Министра транспорта и связи.

После обмена своими полномочиями, нейденными в надлежащей и должной форме, Уполномоченные договорились о нижеследующем :

Статья 1

Договаривающиеся Стороны подтверждают настоящим Соглашением взаимную свободу судоходства для торговых судов, плавающих под австрийским и соответственно венгерским флагами по всему австрийскому участку Дуная и соответственно по всему участку Дуная Венгерской Народной Республики.

Юридическое действие настоящего Соглашения не распространяется на :

- а) перевозку грузов и пассажиров между портами одного и того же государства,
- б) пользование „Донауканалом“ в Вене,
- с) пользование дунайскими рукавами Дьёр и Шорокшар, а также питательным каналом Байя.

Статья 2

На участках реки Дунай, указанных в статье 1, каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает на своей государственной территории применение без какого-либо различия режима, предоставляемого всем иностранным судам в отношении плавания, пребывания в портах, обслуживания при погрузке и разгрузке, использования коммунального портового оборудования и взимания касающихся их сборов, перегрузки и погрузки, снабжения продовольствием, а также в отношении использования коммунальных портов и обязательства оплаты сборов.

¹ Официальный текст на венгерском и немецком языках.

² Вступило в силу 18 мая 1954 г. согласно статье 15.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны договариваются взаимно признавать предписания, касающиеся конструкции и сооружения судов, а также положения, касающиеся судовых и сопроводительных документов.

Статья 4

Паспорт моряка для Дуная, выданный властями одной из Договаривающихся Сторон, признается дорожным документом другой Договаривающейся Стороной на основе следующих положений. Дипломатическим путем в ближайшее время будет сообщено, какие власти являются компетентными для выдачи паспорт моряка для Дуная. Описание паспорта моряка для Дуная приложено к настоящему Соглашению и является его неотъемлемой частью.

Владелец паспорта моряка для Дуная может пересекать государственную границу по Дунаю без паспорта и визы, но только на судне, в судовую роль которого он занесен.

Судоводитель каждого прибывающего к месту швартовки судна или его уполномоченный по выполнению предписанных формальностей получает от компетентных органов разрешение на сход на берег для членов экипажа в целях производства погрузочных и разгрузочных операций, пополнения, запасов топлива и продовольствия и т. д., и соответственно для случаев предусмотренных в статье 11.

Паспорт моряка для Дуная дает право его владельцу, имеющему особое командировочное удостоверение, выданное пароходством и завизированное компетентными органами, в котором отмечены цель и причина поездки, без паспорта переходить сухопутным путем с территории одной Договаривающейся Стороны на территорию другой Договаривающейся Стороны, если его удостоверение о командировке снабжено действительной визой, выданной компетентными органами другой Договаривающейся Стороны.

Договаривающиеся Стороны взаимно сообщат друг другу дипломатическим путем имена лиц, которые могут быть участниками таких поездок. По утверждении этих списков другой Договаривающейся Стороной запросы на выдачу виз для фигурирующих в них лиц должны удовлетворяться без задержки и не позже чем в течение 3-х дней.

Вышеуказанные положения применяются к детям владельца паспорта моряка для Дуная в возрасте до 15 лет, если они занесены в этот документ и в судовую роль.

Статья 5

Договаривающиеся Стороны обязываются удовлетворять без задержки и не позже чем в течение 3-х дней запросы на выдачу виз для служебных поездок генеральным директорам, начальникам коммерческих, технических или навигационных отделов дунайских пароходств двух Договаривающихся Сторон или их заместителям. Предварительное сообщение имен этих лиц для утверждения другой Договаривающейся Стороной будет всегда иметь место дипломатическим путем.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны договариваются о том, что перевозка пассажиров может иметь место только на пассажирских судах и поездки этих лиц будут иметь место в соответствии с действующими предписаниями в отношении паспортов и виз.

Положение предыдущего абзаца не применяется ни к лицам, указанным в статье 5, ни к организациям компетентных судоходных властей Договаривающихся Сторон.

Статья 7

Торговые суда, плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон, между обеими странами так же как и их необходимое для судоходства оборудование, освобождаются при заходе и выходе от оплаты пошлин, налогов и сборов. Это положение не касается сборов, взимаемых при заходе и выходе, а также сборов за услуги, оказываемые судам, которые взыскиваются в одинаковом размере со всех прибывающих и отбывающих иностранных судов.

Статья 8

Запасы, необходимые для снабжения экипажа и пассажиров, а также для эксплуатации и содержания судна, которыми располагает капитан, освобождаются от пошлин, налогов и сборов при заходе и выходе в страну, если они постоянно применяются на судне, при соблюдении положений о надзоре.

Если взятые на судно запасы превышают необходимое количество, то излишнее количество печатывается таможенной.

В отношении прочих грузов, находящихся на судне, не указанных в двух предыдущих абзацах, действуют общие таможенные предписания соответствующей страны.

Статья 9

При следовании транзитом по территории одной из Договаривающихся Сторон торговые суда, плавающие под флагом другой Договаривающейся Стороны, а также находящиеся на них грузы освобождаются от пошлин и от налогов и сборов, взимаемых с пошлиной; в отношении любых других налогов или сборов Договаривающиеся Стороны взаимно обеспечивают друг другу режим, применяемый без какого-либо различия ко всем другим иностранным судам. Таможенные органы государства, по территории которого осуществляется транзит, могут печатать транзитный груз или официально сопровождать судно.

Статья 10

Договаривающиеся Стороны обязываются в рамках своих внутренних положений обеспечить ускоренное производство пограничных формальностей для дунайских судов.

Статья 11

Договаривающиеся Стороны оставляют за своими пароходствами право заключать соглашения по вопросам торговли, эксплуатации или взаимного снабжения топливом, а также хранения угля и масел и в отношении технической и навигационной взаимопомощи, предоставляемой в случае необходимости.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны считают, что целесообразное распределение перевозимых по Дунаю грузов может быть предметом соглашения между пароходствами Договаривающихся Сторон, при учете интересов обеих Сторон.

Статья 13

Договаривающиеся Стороны договариваются принимать при строгом соблюдении принципа взаимности все необходимые меры для обеспечения свободы судоходства на участках Дуная, относящихся к их территории.

Договаривающиеся Стороны обязываются немедленно принять надлежащие меры для устранения препятствий, затрудняющих свободное судоходство.

Договаривающиеся Стороны также соглашаются, что при возникновении любого случая, препятствующего свободному судоходству, немедленно начать дипломатическим путем переговоры для совместного разрешения вопроса и, в случае необходимости, установления размера возмещения, которое должно предоставить Государство, на территории которого это препятствие имело место.

Если такое урегулирование не может быть осуществлено, каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право применить меры, которые она считает необходимыми.

Статья 14

Договаривающиеся Стороны соглашаются ввести настоящее Соглашение в действие по удовлетворительному для обеих Сторон урегулированию вопроса о деятельности судоходных агентств.

Статья 15

Настоящее Соглашение вступит в силу в день его подписания и останется действительным до 31 декабря 1954 года. Оно будет считаться каждый раз продленным на 1 год, если одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его по крайней мере за 3 месяца до истечения календарного года.

Составлено в Будапеште 18 мая 1954 года на венгерском и немецком языках по два подлинных экземпляра, причем оба текста аутентичны.

За Австрийское
Федеральное Правительство

п/п О. РЕЗЕГЬЕ

За Правительство
Венгерской Народной Республики

п/п А. КАТОНА

Размер 108 × 168 мм

Содержание : 32 стр.

Все данные, указанные в паспорте моряка для Дуная, должны быть напечатаны на следующих семи языках : немецком, словацком, венгерском, сербском, румынском, болгарском и русском.

Обложка :

Паспорт моряка для Дуная

Внутренняя страница :

Номер паспорта
 Действителен до
 Фамилия (девичья)
 Имя
 Должность
 Подданство
 Место жительства
 Область
 Страна
 Год рождения
 Место рождения
 Область
 Фамилия и имя супруга (супруги)
 Сопровождающие дети в возрасте до 15 лет
 (фамилия, имя, данные о рождении)
 Приметы :
 Рост
 Фигура
 Лицо
 Глаза
 Волосы
 Особые приметы

Фотография

Подпись владельца

Выдано (место)
 властями

Дата

Приписка о действительности
Проставлена (властями)

Печать
Подпись служащего выдав-
шего паспорт моряка

Место и дата
Печать
Подпись сужащего, офо-
рмившего паспорт моряка

- Принят на работы (месяц прописью)
- в качестве
- Место и дата оформления
- Название пароходства
- Штамп пароходства
- Подпись

- Уволен с работы (месяц прописью)
- Место и дата оформления
- Название пароходства
- Штамп пароходства
- Подпись

Последние две графы (принятие на работу и увольнение с работы)
повторяются до конца книжки.

СОГЛАШЕНИЕ²МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФЕДЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКИ
ГЕРМАНИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФЕДЕРАТИВНОЙ НАРОДНОЙ
РЕСПУБЛИКИ ЮГОСЛАВИИ О ВРЕМЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ
СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ

Подписано в Белграде 26 июня 1954 г.

Статья 1

Обе Договаривающиеся Стороны будут применять в отношении судоходства на Дунае принципы свободного судоходства и равноправия.

Статья 2

На участках Дуная Федеративной Республики Германии и Федеративной Народной Республики Югославии судоходство для торговых судов внутреннего плавания обеих Договаривающихся Сторон является свободным.

Речные суда должны соблюдать предписания внутреннего законодательства Договаривающихся Сторон, за исключением положений, предусмотренных в статье 5.

Статья 3

Каждое Государство предоставляет судам другого Государства те же условия, которыми пользуются его собственные суда в отношении перевозки пассажиров и грузов. Перевозка пассажиров и грузов между речными портами одного и того же Государства (каботаж) осуществляется национальными судами.

Статья 4

Суда Договаривающихся Сторон на участках Дуная, указанных в статье 2, пользуются одинаковым режимом в отношении:

- a) пребывания в портах и проведения торговых и судоходных операций;
- b) снабжения экипажа продовольствием;
- c) снабжения судов топливом;
- d) взимания коммунальных сборов;
- e) использования коммунального портового оборудования;
- f) оформление судов к отходу.

Статья 5

Каждая Договаривающаяся Сторона признает предписания другой Договаривающейся Стороны, касающиеся конструкции и оборудования судов, а также судовых документов, дипломов и удостоверений о квалификации и судовой роли экипажа.

¹ Официальный текст на немецком и сербско-хорватском языках.

² Вступило в силу. . . .

Статья 6

Книжка моряка для Дуная, выданная властями одной из Договаривающихся Сторон, признается другой Договаривающейся Стороной действительным дорожным документом.

Жены и дети могут также быть вписаны в книжки моряка членов экипажа. Женам и детям старше 15 лет могут быть выданы отдельные книжки моряка для Дуная.

Статья 7

Книжка моряка для Дуная дает вписанным в нее лицам право пересекать речным путем государственную границу в оба направления без паспорта и визы, если эти лица вписаны в судовую роль экипажа. При прибытии и отходе судна выписка судовой роли будет предъявляться компетентным органам речного надзора.

Лицам, указанным в предыдущем параграфе, разрешается высаживаться и свободно передвигаться с момента прибытия до отхода судна в местах, где таковое допущено другой Договаривающейся Стороной. В случае, если эти лица желают покинуть район порта, они должны получить разрешение компетентных государственных органов. Разрешение для свободного передвижения действительно только при наличии книжки моряка для района, относящегося к порту, и на срок, указанный в разрешении; однако этот срок не должен превышать срока пребывания судна в порту.

Члены экипажа, которые по необходимости получения медицинской помощи вне судна или по другим оправданным причинам вынуждены продлить свое пребывание на территории другой Договаривающейся Стороны после отхода судна, должны получить от компетентных государственных органов разрешение на более длительное пребывание.

Право Договаривающихся Сторон на отказ допустить на свою территорию или на высылку членов экипажа, даже если они располагают книжками моряка для Дуная, остается неприкосновенным. Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется принимать дунайских моряков, которые не были допущены на территорию другой Договаривающейся Стороны или были высланы с неё.

Обе Договаривающиеся Стороны обмениваются для информации дипломатическим путем образцами своих книжек моряков для Дуная.

Статья 8

Владельцы книжек моряков для Дуная могут, в случае необходимости, без паспорта переходить на территорию другой Договаривающейся Стороны или выходить с нее сухопутным путем, если на книжке моряка стоит надлежащая виза (разрешение на выезд), выданная другой Договаривающейся Стороной.

При этом может быть предписано определенное направление поездки. Визы (разрешение на выезд) для таких поездок будут выдаваться в возможно короткий срок.

Визы для командировок руководящих работников судоходных дунайских предприятий обеих Договаривающихся Сторон будут также выдаваться в возможно короткий срок.

Статья 9

Налоги с доходов предприятий внутреннего судоходства взимаются только в стране местопребывания руководства предприятия.

Статья 10

Таможенные формальности, касающиеся дунайских судов, будут урегулированы между двумя Договаривающимися Сторонами на основе отдельного соглашения.

Статья 11

Для облегчения судоходства как в эксплуатационном, так и в торговом отношении, дунайские пароходства каждой Договаривающейся Стороны могут открывать агентства в дунайских портах другой Договаривающейся Стороны при соблюдении внутренних законоположений. Это положение не применяется к участкам Дуная, где государственная граница проходит по середине реки.

Статья 12

Настоящее Соглашение преследует цель оживить на Дунае, в интересах обеих стран, судоходство и грузооборот. Имеется в виду, что облегчения, предусматриваемые настоящим Соглашением, создадут необходимые условия для экономического развития перевозок в оба направления. Оба Правительства будут поддерживать в рамках своих законных возможностей соответствующие пожелания судоходных предприятий.

Все подробности эксплуатационного и торгового характера, возникающие при принятии и осуществлении перевозок, будут урегулироваться заинтересованными судоходными предприятиями. Такие соглашения требуют одобрения компетентных органов.

Статья 13

Настоящее Соглашение вступит в силу после его утверждения обоими Правительствами ; каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать Соглашение за 3 месяца до истечения календарного года.

Совершенно в Белграде 26 июня 1954 года, в 4-х подлинных экземплярах, 2 экз. на немецком языке и 2 экз. на сербско-хорватском языке, причем оба текста имеют одинаковую силу.

*По уполномочию Правительства
Федеративной Республики Германии*

и/п Д-р О. ШТАЛЬМАНН

*По уполномочию Правительства
Федеративной Народной
Республики Югославии*

и/п Д-р С. ПАВЛИЧ

*Председатель Немецкой
Делегации*

Белград, 26 июня 1954 г.

Господин Председатель!

Позволяю себе сослаться на статью 10 Соглашения, заключенного между Правительством Федеративной Республики Германии и Правительством Федеративной Народной Республики Югославии о временном регулировании судоходства на Дунае и констатировать, что согласно положению Договаривающихся Сторон, Соглашение о временном регулировании судоходства на Дунае будет действительным только в момент его вступления в силу, т. е. не ранее применения Соглашения о таможенных формальностях, касающихся дунайских судов, между Федеративной Республикой Германии и Федеративной Народной Республикой Югославии.

Примите, господин Председатель, выражение моего глубокого уважения.

п/п Др. О. ШТАЛЬМАНН

*Председателю Югославской
Делегации*

Д-ру С. ПАВЛИЧ
Белград

*Председатель Югославской
Делегации*

Белград, 26 июня 1954 г.

Господин Председатель!

Имею честь подтвердить получение Вашего письма в следующей редакции :

„Позволяю себе сослаться на статью 10 Соглашения, заключенного между Правительством Федеративной Республики Германии и Правительством Федеративной Народной Республики Югославии о временном регулировании судоходства на Дунае и констатировать, что согласно положению Договаривающихся Сторон, Соглашение о временном регулировании судоходства на Дунае будет действительным только в момент его вступления в силу, т. е. не ранее применения Соглашения о таможенных формальностях, касающихся дунайских судов, между Федеративной Республикой Германии и Федеративной Народной Республикой Югославии.“

Я согласен с содержанием этого письма.

Примите, господин Председатель, выражение моего глубокого уважения.

п/п Др. С. ПАВЛИЧ

*Председателю Немецкой
Делегации*

Д-ру О. ШТАЛЬМАНН
Белград

СОГЛАШЕНИЕ²**МЕЖДУ АВСТРИЙСКИМ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФЕДЕРАТИВНОЙ НАРОДНОЙ
РЕСПУБЛИКИ ЮГОСЛАВИИ О РЕГУЛИРОВАНИИ СУДОХОДСТВА
НА ДУНАЕ**

Подписано в Вене 10 ноября 1954 г.

Австрийское Федеральное Правительство и Правительство Федеративной Народной Республики Югославии в интересах торговли и судоходства между обеими странами на основе принципа свободы судоходства договорились о нижеследующем :

Статья 1

На австрийском и югославском участках Дуная судоходство для торговых судов обеих Договаривающихся Сторон является свободным на основе равноправия при соблюдении законоположений соответствующего прибрежного государства.

Юридическое действие настоящего Соглашения не распространяется на перевозки пассажиров и грузов между портами одного и того же государства.

Статья 2

На австрийском и югославском участках Дуная грузовые суда обеих Договаривающихся Сторон пользуются одинаковым режимом как в отношении плавания, пребывания в портах, торговых и навигационных операций, снабжения топливом и продовольствием, так и в отношении использования коммунального портового оборудования и взимания сборов.

Статья 3

Каждая Договаривающаяся Сторона признает предписания другой Договаривающейся Стороны, касающиеся конструкции и оборудования судов, а также судовых и сопроводительных документов.

Статья 4

Книжки моряка для Дуная, выданные властями одной из Договаривающихся Сторон, признаются другой Договаривающейся Стороной действительными дорожными документами. Жены и дети членов экипажа

¹ Официальный текст на немецком и сербско-хорватском языках.

² Вступило в силу 10 ноября 1954 г., согласно § 1 статьи 13.

могут быть внесены в книжку моряка для Дуная. Женам и детям старше 15 лет могут быть выданы отдельные книжки моряка для Дуная.

Для информации обе Договаривающиеся Стороны своевременно обменяются дипломатическим путем образцами своих книжек моряка для Дуная.

Статья 5

Книжка моряка для Дуная дает право внесенным в неё лицам пересекать государственную границу в оба направления речным путем без паспорта и визы, если имена этих лиц внесены также в судовую роль экипажа. Указанные лица могут высаживаться и свободно передвигаться в местах, где таковое разрешено соответствующим Договаривающимся Государством. Если упомянутые лица желают покинуть район порта, то они должны получить разрешение компетентных органов безопасности порта.

Статья 6

Владелец книжки моряка для Дуная может, в случае необходимости, направиться сухопутным путем из одного Договаривающегося Государства в другое Договаривающееся Государство без паспорта и визы, если на его книжке моряка для Дуная стоит виза, выданная другой Договаривающейся Стороной. Визы для таких поездок будут выдаваться в возможно короткий срок.

Визы для командировок руководящих работников дунайских пароходов обеих Договаривающихся Сторон будут также выдаваться в возможно короткий срок.

Статья 7

Торговые суда, плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон, и их необходимое для судоходства оборудование освобождаются от пошлины, налогов и сборов при заходе и выходе с территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 8

Запасы, необходимые для снабжения экипажа и пассажиров, а также для эксплуатации и содержания судов, при ввозе и вывозе освобождаются от пошлины, налогов и сборов, если они применяются на данном судне, согласно положениям о таможенном надзоре Договаривающейся Стороны.

Запасы, превышающие надлежащее количество, подлежат таможенному контролю.

В отношении прочих грузов, не указанных в предыдущих абзацах, применяются общие таможенные положения, действующие в соответствующем Договаривающемся Государстве.

Запасы, необходимые для эксплуатации и содержания судов одной из Договаривающихся Сторон, складированные на территории другой Договаривающейся Стороны под таможенным надзором, освобождаются от пошлины, налогов и сборов.

Статья 9

Торговые суда, плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон, а также перевозимые ими грузы, освобождаются от пошлины, налогов и сборов при следовании транзитом по территории другой Договаривающейся Стороны.

Таможенные органы транзитного государства могут взять транзитный груз под таможенный надзор или же сопровождать судно.

Статья 10

Обе Договаривающиеся Стороны обязываются упрощать и ускорять по мере возможности в рамках своих действующих предписаний производство пограничных формальностей.

Статья 11

Все вопросы эксплуатационного и торгового характера, возникающие в области внутреннего судоходства между двумя Договаривающимися Сторонами, будут урегулированы на основе соглашения между судоходными предприятиями двух Сторон. Для защиты обоюдных интересов такие соглашения требуют одобрения компетентных органов.

Статья 12

В целях облегчения судоходства как в эксплуатационном, так и в торговом отношениях, судоходные предприятия каждой Договаривающейся Стороны могут на основе полного равноправия открыть на территории другой Договаривающейся Стороны агентства с необходимым персоналом при соблюдении внутреннего законодательства.

Статья 13

Настоящее Соглашение вступит в силу в день его подписания. Оно может быть денонсировано каждой Договаривающейся Стороной по крайней мере за 3 месяца до истечения календарного года.

Совершено в Вене 10 ноября 1954 г. в двух экземплярах, на немецком и сербско-хорватском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

*По уполномочию Австрийского
Федерального Правительства*

п/п ФИГЛЬ

*По уполномочию Правительства
Федеративной Народной
Республики Югославии*

п/п Д. ВУЧИНИЧ

СОГЛАШЕНИЯ, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ В 1955 ГОДУ

СОГЛАШЕНИЕ²**МЕЖДУ АВСТРИЙСКИМ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ РЕСПУБЛИКИ
О РЕГУЛИРОВАНИИ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ**

Подписано в Вене 27 января 1955 г.

Федеральное Австрийское Правительство и Правительство Чехословацкой Республики в интересах торговли и судоходства между обоими государствами на основе принципа свободного судоходства договорились о нижеследующем :

Статья 1

Навигация на австрийском и чехословацком участках реки Дунай является свободной для торговых судов обоих Договаривающихся Сторон на основе равноправия в отношении условий, при соблюдении законов каждого прибрежного государства, и положений международных соглашений, касающихся судоходства на Дунае, в которых участвуют или будут участвовать обе Договаривающиеся Стороны.

Юридическое действие настоящего Соглашения не распространяется на перевозку пассажиров и грузов между портами одного и того же государства. Это положение не касается перевозки грузов, которые по каким-либо причинам временно должны быть выгружены в порту и в возможно кратчайший срок направлены водным путем в том же количестве в другой порт той же Договаривающейся Стороны.

Статья 2

Торговые суда обеих Договаривающихся Сторон, плавающие на австрийском и чехословацком участках реки Дунай, пользуются равноправием как в отношении судоходства, пребывания в портах, производства торговых и навигационных операций и снабжения топливом и продовольствием, так и в отношении пользования коммунальным портовым оборудованием и взимания общественных сборов.

Статья 3

Каждая из Договаривающихся Сторон признает на основе взаимности предписания другой Договаривающейся Стороны, касающиеся конструкции, снаряжения и экипажа судов, а также предписания о судовых и сопроводительных документах.

¹ Официальный текст на немецком и чешском языках.

² Вступило в силу 27 января 1955 г., согласно § 1 статьи 17.

Статья 4

Каждая Договаривающаяся Сторона признает, что „Книжка моряка”, выданная другой Договаривающейся Стороной, является действительным дорожным документом для моряков, плавающих на Дунае. Если жены и дети сопровождают членов экипажа, то жены, а также дети старше 15 лет, должны иметь отдельные книжки моряка. Дети моложе 15 лет должны быть вписаны в книжку моряка отца или матери.

Все члены экипажа и сопровождающие их члены семейства должны быть занесены в судовую роль экипажа.

Договаривающиеся Стороны обмениваются образцами своих книжек моряка.

Статья 5

Книжка моряка дает право указанным в ней лицам на пересечение государственной границы без паспорта и визы водным путем в обоих направлениях. Далее, она дает этим лицам право на сход и свободное передвижение по территории порта.

При каждом сходе на берег все лица обязаны проходить паспортную и таможенную проверку.

Выход за пределы территории порта допускается только с разрешения компетентных органов безопасности.

Статья 6

Владелец книжки моряка вправе также в случае необходимости переходить сухопутную границу, если на ней стоит виза для моряков, плавающих на Дунае.

Такие визы выдаются :

а) чехословацким морякам, направляющимся в Австрию — австрийскими пограничными органами, а чехословацким морякам, направляющимся в Чехословацкую Республику — австрийскими властями в Вене, Линце и Кремс ;

б) австрийским морякам, направляющимся в Чехословацкую Республику — пограничными чехословацкими органами, а австрийским морякам, направляющимся в Австрию — чехословацкими властями в Братиславе и Комарно.

Пересечение сухопутной государственной границы разрешается только в пограничном пункте Девинска Нова Вес — Мархегг.

Визы для моряков, плавающих по Дунаю, выдаются только по представлении служебного распоряжения на командировку ; они действительны 48 (сорок восемь) часов.

Договаривающиеся Стороны обязываются выдавать визы для моряков, плавающих на Дунае, бесплатно и в возможно кратчайший срок.

Статья 7

Руководящие работники и контрольные органы дунайских судоходных предприятий обеих Договаривающихся Сторон не имеют право пользоваться книжками моряка для пересечения границы ; эти лица

должны иметь для пересечения границы водным или сухопутным путем паспорт с надлежащей визой.

Обе Договаривающиеся Стороны обязываются выдавать этим лицам надлежащие для служебных поездок визы в возможно короткий срок.

Обе Договаривающиеся Стороны примут надлежащие меры к тому, чтобы в случае необходимости указанным лицам, находящимся в служебной командировке, разрешение на вход в порт и на судно выдавалось в возможно короткий срок при соблюдении действующих правил.

Статья 8

Члены судового экипажа, которые грубо или повторно нарушили действующие в другом Договаривающемся Государстве законы или предписания, не будут в дальнейшем допускаться по соответствующим образом мотивированной просьбе этого государства к плаванию на судах, причаливающих на его территории.

Статья 9

Если судно принуждено остановиться за пределами порта, его экипаж должен оставаться на борту. Однако если высадка является необходимой, вначале только одно лицо может сойти на берег, которое должно немедленно уведомить об этом ближайшие органы безопасности; последние могут в данном случае разрешить и другим лицам высадку на берег.

Если жизни членов экипажа угрожает опасность, им разрешается сойти на берег, однако они должны оставаться непосредственно вблизи от места высадки до прибытия органов безопасности, которые должны быть уведомлены одним из членов экипажа.

Члены экипажа обязаны соблюдать указания органов безопасности.

Статья 10

Торговые суда, со всем необходимым для навигации снаряжением, плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон, освобождаются при временном заходе на территорию и при выходе с территории другой Договаривающейся Стороны от пошлин, налогов и сборов.

Статья 11

Находящиеся на судне запасы, необходимые для снабжения экипажа и пассажиров, а также для эксплуатации и содержания судна, освобождаются при ввозе и при вывозе от пошлин, налогов и сборов, а также от разрешения на их ввоз и вывоз, если эти запасы обычно потребляются на данном судне при соблюдении положений таможенного надзора государства, в водах которого судно находится.

Запасы, превышающие необходимое количество, ставятся под таможенный контроль.

В отношении прочих товаров, не указанных в предыдущих двух абзацах, действуют общие таможенные предписания соответствующего Договаривающегося Государства.

Запасы, необходимые для эксплуатации и содержания судов одной из Договаривающихся Сторон, складированные под охраной таможенного надзора на территории другой Договаривающейся Стороны, освобождаются от пошлин, налогов и сборов, а также от разрешения на ввоз и вывоз.

Статья 12

Торговые суда, плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон, а также перевозимые ими товары, освобождаются от пошлин, налогов и сборов при следовании транзитом через территорию другой Договаривающейся Стороны.

Таможенные власти государства, через которое осуществляется транзит, могут взять транзитные товары под таможенный надзор или сопроводить судно.

Статья 13

Договаривающиеся Стороны обязываются в рамках своих действующих правил заботиться об упрощении и ускорении, по мере возможности, выполнения таможенных и пограничных формальностей.

Статья 14

Вопросы эксплуатационного и коммерческого характера, возникающие между Договаривающимися Сторонами в области судоходства на Дунае, будут урегулированы на основе соглашения между судоходными предприятиями обеих Договаривающихся Сторон. Заключение таких соглашений требует согласия компетентных властей обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 15

Для облегчения судоходства на Дунае как в эксплуатационном, так и в торговом отношении, чехословацкому пароходству разрешается открыть агентство с надлежащим персоналом в Вене, а австрийскому пароходству — в Братиславе. Агентства пользуются, в рамках законодательства обеих Договаривающихся Сторон, полным равноправием и должны соблюдать предписания Договаривающейся Стороны, на территории которой они действуют. Прочие агентства будут открываться только с согласия компетентных органов соответствующей Договаривающейся Стороны.

Для учреждения представительств (отделений) требуется предварительное одобрение другой Договаривающейся Стороны.

Положения предыдущих абзацев действительны независимо от юридического характера дунайских судоходных предприятий Договаривающихся Сторон.

Статья 16

Дунайские судоходные предприятия обоих государств будут уплачивать налоги с доходов, прибыли и имущества только в том государстве, в котором находится руководство (местопребывание) предприятия.

Положение предыдущего абзаца действительно только в отношении деятельности, непосредственно связанной с эксплуатацией судоходства и с перевозкой на судно и с судна.

Статья 17

Настоящее Соглашение вступит в силу в день его подписания ; оно может быть денонсировано каждой из Договаривающихся Сторон по крайней мере за 3 месяца до истечения календарного года.

Составлено в двух подлинных экземплярах на немецком и чешском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Совершено в Вене 27 января 1955 года.

*По уполномочию Федерального
Австрийского Правительства*

п/п ФИГЛЬ

*По уполномочию Правительства
Чехословацкой Республики*

п/п КОУБЕК

СОГЛАШЕНИЕ²

МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РУМЫНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФЕДЕРАТИВНОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ ЮГОСЛАВИИ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА НА ПОГРАНИЧНОМ УЧАСТКЕ ДУНАЯ ДВУХ ГОСУДАРСТВ (ИСКЛЮЧАЯ УЧАСТОК ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ)

Подписано в Белграде 10 февраля 1955 г.

Правительство Румынской Народной Республики и Правительство Федеративной Народной Республики Югославии, в соответствии со статьей 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной 18 августа 1948 года в Белграде, и учитывая Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Дунайской Комиссией, решили заключить Соглашение по установлению правил на пограничном между двумя государствами участке Дуная (исключая участок Железных Ворот), и с этой целью назначили своих Представителей:

Правительство Румынской Народной Республики — г-на *Адриан Иосипеску*.

Правительство Федеративной Народной Республики Югославии — г-на *Эмиль Малешева*, которые по предъявлению своих полномочий, найденных в порядке и в должной форме, условились о нижеследующем:

Статья 1

На пограничном участке Дуная Румынской Народной Республики и Федеративной Народной Республики Югославии (исключая участок Железных Ворот), т. е. на участке между устьем реки Нера (1075 км) и населенным пунктом Молдова-Веке по левому берегу, соответственно населенным пунктом Винце (1048 км) по правому берегу, а также на участке между населенным пунктом Турну-Северин по левому берегу, соответственно населенным пунктом Костол по правому берегу (931 км) и населенным пунктом Пристол по левому берегу, соответственно устьем реки Тимок по правому берегу (845,5 км) судоходство осуществляется в соответствии с предписаниями Регламента о судоходстве, приложенного к настоящему Соглашению.

Статья 2

Регламент оглашается Договаривающимися Сторонами в виде внутреннего предписания в течение 3-х месяцев со дня вступления в силу настоящего Соглашения, о чем будет взаимно сообщено дипломатическим путем.

¹ Официальный текст на румынском и сербско-хорватском языках.

² Вступило в силу 25 сентября 1955 г.

Статья 3

Приложенный Регламент о судоходстве является составной частью настоящего Соглашения и войдет в силу вместе с Соглашением.

Статья 4

Компетенция органов, которым поручено преследовать нарушения правил судоходства, имеющих место на пограничной линии или непосредственно вблизи ее на участках Дуная, указанных в настоящем Соглашении, устанавливается на основе отдельной договоренности.

Статья 5

Если Основные положения о плавании по Дунаю, принятые Дунайской Комиссией, будут изменены или дополнены, то Регламент, приложенный к настоящему Соглашению, будет также изменен или дополнен на основе договоренности между двумя Договаривающимися Сторонами дипломатическим путём.

Статья 6

Любой спор между Договаривающимися Сторонами в отношении применения или толкования настоящего Соглашения будет решаться мирным путем при помощи непосредственных переговоров между двумя Государствами.

Статья 7

Настоящее Соглашение заключено на неограниченный срок. Каждая Договаривающаяся Сторона может расторгнуть Соглашение, уведомив об этом за 6 месяцев другую Сторону.

Статья 8

Настоящее Соглашение войдет в силу после его утверждения Правительствами двух Договаривающихся Сторон.

Совершено в Белграде в двух подлинных экземплярах, каждый на румынском и сербско-хорватском языках, 10 февраля 1955 года.

*По уполномочию Правительства
Румынской Народной Республики*

п/п А. ИОСИПЕСКУ

*По уполномочию Правительства
Федеративной Народной
Республики Югославии*

п/п Э. МАЛЕШЕВ

РЕГЛАМЕНТ

О СУДОХОДСТВЕ НА ПОГРАНИЧНОМ УЧАСТКЕ ДУНАЯ МЕЖДУ РУМЫНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКОЙ И ФЕДЕРАТИВНОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКОЙ ЮГОСЛАВИИ (ИСКЛЮЧАЯ УЧАСТОК ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ)

Настоящий Регламент установлен на основе соглашения между Румынской Народной Республикой и Федеративной Народной Республикой Югославии 10 февраля 1955 года в соответствии с положениями статьи 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной в Белграде 18 августа 1948 года, и учитывая Основные положения о плавании по Дунаю, принятые Дунайской Комиссией.

ГЛАВА I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

РАЗДЕЛ I

Статья 1

Область применения Регламента

На участке Дуная между устьем реки Нера (1075 км) и населенным пунктом Молдова-Веке по левому берегу, соответственно населенным пунктом Винце по правому берегу (1048 км), а также на участке реки Дунай между населенным пунктом Турну-Северин по левому берегу, соответственно населенным пунктом Костол по правому берегу (931 км) и населенным пунктом Пристол по левому берегу, соответственно устью реки Тимок по правому берегу (845,5 км), судоходство регламентируется в соответствии с предписаниями настоящего Регламента.

РАЗДЕЛ II

Специальные положения

Статья 2

Суда, к которым применяется настоящий Регламент

Предписания настоящего Регламента применяются на участках Дуная, указанных в статье 1 настоящего Регламента, ко всем судам на ходу или на стоянке, независимо от флага, под которым они плавают.

Статья 3

Обязанности судоводителей

Капитаны, соответственно штурманы судов, должны подчиняться указаниям органов речного надзора в целях применения настоящего Регламента и уважать законные предписания, касающиеся речного надзора, действующие на территории соответствующего государства.

Статья 4

Убежища и зимовка судов

При соблюдении предписаний, действующих в Румынской Народной Республике, соответственно предписаний, действующих в Федеративной Народной Республике Югославии, суда имеют право искать убежища и зимовать в зимовниках и зимних убежищах, если метеорологические условия не разрешают им продолжать путь следования.

Статья 5

Судовой экипаж

Судовой экипаж должен комплектоваться в соответствии с судовой ролью, установленной государством, под флагом которого плавает судно, и иметь достаточное количество людей для обеспечения безопасности судов на ходу или на стоянке.

Капитаны, соответственно штурманы, должны иметь удостоверения (дипломы) или сертификаты, дающие им право управлять судном; механики должны иметь удостоверения (сертификаты), дающие им право управлять механизмами, а штурманы должны иметь сертификаты, дающие им право занимать эту должность.

Порядок выдачи удостоверений (дипломов) и сертификатов, знания, требуемые от командного состава, и порядок проверки этих знаний устанавливаются соответствующими компетентными органами государства, под флагом которого плавает судно.

Статья 6

Габариты судоходного пути

При отходе судна капитан последнего порта, который покинуло судно, должен следить за тем, чтобы разница между осадкой судна и минимальной глубиной фарватера, а также отношение длины судна к радиусу кривизны реки соответствовали габаритам пути, по которому должно пройти судно.

Статья 7

Техническое состояние судов

Все суда, отправляющиеся в плавание, должны находиться в исправном техническом состоянии, обеспечивающим безопасное плавание.

При выходе судов в плавание контроль за их надлежащим техническим состоянием осуществляется капитаном порта отправления.

Содержание судов в исправном состоянии после их отхода возлагается на капитана, соответственно шкипера, а также на весь экипаж судна.

Статья 8

Навигационная путевая обстановка и содержание судоходного пути

На участке Дуная, указанном в статье 1 настоящего Регламента, навигационная путевая обстановка указывает кромку, направление и глубину судоходного пути; препятствия и сооружения, находящиеся на фарватере или в непосредственной близости от него, также ограждаются.

В принципе путевая обстановка, береговая и плавучая, действует постоянно (днем и ночью) с момента таяния льда до наступления ледостава.

Органы речного надзора информируют судоводителей о состоянии и ограждении судоходного пути.

Все изменения, происшедшие в навигационной путевой обстановке, сообщаются судоводителям путем „Навигационных оповещений“.

Капитаны, соответственно штурманы судов должны в наиболее короткий срок сообщать Капитаниям свои замечания, касающиеся перемещения бакенов или других знаков ограждения, а также любые замечания, интересующие судоходство, и, главным образом, о любой посадке на мель или аварии судна.

Фарватер Дуная должен содержаться в судоходном состоянии.

Все труднопроходимые места реки, где видимость вследствие естественных препятствий недостаточна, ограждаются знаками предупреждения.

Ограждение осуществляется в соответствии с современной техникой навигационной путевой обстановки, учитывая Единую систему ограждения судоходного пути, установленную Дунайской Комиссией.

Установка на фарватере заграждений или сетей для ловли рыб воспрещается.

РАЗДЕЛ III

Снабжение и оборудование судов

Статья 9

Опознавательные знаки и флаги

Все суда должны нести на внешней части с двух сторон номер или наименование, наименование или инициалы владельца или организации (руководящий орган), которой принадлежит судно, а также порт приписки. Эти надписи должны быть хорошо видны.

Судно обязано нести на корме от восхода до захода солнца флаг государства, которому оно принадлежит.

Статья 10

Шкалы осадки и грузовая ватерлиния

На всех судах, осадка которых может превышать 0,60 м, должны быть нанесены шкалы осадков.

Шкалы наносятся по две с каждой стороны порта, на носу и на корме, таким образом, чтобы в любой момент представлялось возможным на их основе установить осадку судна.

На судно должна быть ясно нанесена грузовая ватерлиния, т. е. предельная линия загрузки судна.

По мидель-шпангоуту на обоих бортах должен быть ясно нанесен круг диаметром в 0,15 м, пересеченный по диаметру горизонтальной линией длиной в 0,25 м и шириной в 2 см. Нижний край этой линии должен совпадать с грузовой ватерлинией.

Статья 11

Судовые документы

Суда должны иметь следующие документы :

а) Суда водоизмещением свыше 10 тонн :

1. Свидетельство, дающее право плавать под флагом государства, который несет судно (сертификат о национальности) ;
2. Судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно) ;
3. Мерительное свидетельство ;
4. Санитарное свидетельство для пассажирских судов и барж, грузоподъемность которых свыше 1000 тонн, а также для самоходных грузовых барж и буксиров мощностью более 150 л. с. (санитарный патент) ;
5. Удостоверение на годность к плаванию (разрешение на плавание) ;
6. Судовую роль (список лиц судового экипажа с приложением дипломов или сертификатов, дающих право командующему составу на судовождение, а механикам — на управление механизмами) ;
7. Судовой журнал ;
8. Котловую книгу на судах с паровыми котлами ;
9. Свидетельство (разрешение) на право пользования радиотелеграфными станциями и радиотелеграфный журнал на судах, имеющих такие станции ;
10. Машинный журнал на судах с механическим двигателем, а также книгу осмотра баллонов на моторных судах, имеющих такие баллоны ;
11. Пассажирское свидетельство на пассажирских судах (указывая максимально допускаемое количество пассажиров) ;
12. Инвентарную книгу ;
13. Санитарный журнал.

б) Малые суда водоизмещением до 10 тонн :

1. Судовой билет, удостоверяющий право на плавание под флагом государства, которому оно принадлежит ;
2. Пассажирское свидетельство для пассажирских судов (устанавливающее максимально допускаемое количество пассажиров) ;
3. Судовую роль.

Примечание : Для весельных лодок и спортивных катеров достаточно удостоверения о годности к плаванию.

Статья 12

Нормы грузовместимости, грузоподъемности и пассажировместимость

Нормы грузовместимости, грузоподъемности и максимального количества пассажиров, указанные в судовых документах, не должны превышать.

Ответственность за выполнение вышеуказанного положения возлагается на капитана, соответственно шкипера судна, а также на компетентные власти порта отправления.

Статья 13

Звуковые сигнальные средства

Все самоходные суда должны иметь паровой свисток или сирену, а также колокол достаточной силы, которые должны быть установлены так, чтобы их звук не задерживался каким-либо препятствием.

Все несамоходные суда должны иметь колокол или другой предмет, посредством которого могут производиться достаточной силы звуковые сигналы. Звуки, подаваемые как сигналы, должны быть различимы для приема.

Статья 14

Оборудование судов

Судно должно иметь достаточное количество противопожарных, спасательных, сигнальных и водоотливных средств, а также других необходимых судовых принадлежностей, в соответствии с нормами, установленными компетентными властями государства, под флагом которого оно плавает.

ГЛАВА II

ПЛАВАНИЕ СУДОВ

РАЗДЕЛ I

Общие правила

Статья 15

Капитан, соответственно штурман, судна на ходу или на стоянке обязан следить за безопасностью судна, имея всегда готовыми к действию якоря, швартовые, сигнальные и другие средства ; он также обязан

принимать все необходимые меры, чтобы его судно не чинило препятствия ни судоходству, ни производимым работам.

Во избежание опасности посадки на мель капитан, соответственно штурман, судна обязан при погрузке следить за осадкой судна, принимая меры, чтобы она соответствовала глубине фарватера, по которому судно должно следовать.

Статья 16

Уменьшение хода

Самоходное судно должно своевременно уменьшить ход, и если это необходимо — полностью остановить машины при прохождении мимо порта или судов, сооружений, плавучих снарядов, ошвартованных или стоящих на якоре плотов, вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъема, водолазных и строительных работ, если судно или буксируемые им единицы не подвергаются опасности.

Статья 17

Прохождение мест, где проложен кабель и т. п.

Судам запрещается оставлять свои якоря или цепи волочиться по дну и отдавать якорь в тех местах, где проложен кабель или трубы.

Места рек, где с одного берега на другой проложен кабель или трубы, ограждаются следующими береговыми знаками :

— *днем* : четырехугольным щитом, окрашенным в белый цвет, размерами 1,50 м ; на щит наносится черный якорь адмиралтейского типа штоком вниз ;

— *ночью* : тем же щитом, освещаемым белым ярким огнем.

Щит устанавливается на берегу на высоте не менее 4—6 м над самым высоким уровнем воды.

Все места паромных переправ должны ограждаться знаками предупреждения, установленными в 250 метрах сверху и снизу от переправы.

Эти знаки устанавливаются следующим образом :

— *днем* : круглый щит, окрашенный в белый цвет, диаметром в 1—1,50 м ; на щит черной краской наносится восклицательный знак ;

— *ночью* : если паромная переправа действует также ночью, щит освещается белым ярким огнем.

Щит устанавливается на берегу на высоте не менее 4—6 м над самым высоким уровнем воды.

Статья 18

Буксировка судов

Буксировка судов производится в соответствии со следующими положениями :

Мощность буксиров должна быть достаточной для безопасного выполнения всех необходимых маневров.

Капитан буксира, идущего первым в караване, руководит всей буксировкой, включая соответствующие маневры, и заботится о безопасности буксируемых судов.

Буксир не имеет права оставлять буксируемые единицы во время швартовки или стоянки до тех пор, пока они не освободили фарватер и капитан буксира не убедился о безопасности их постановки.

Статья 19

Параллельное плавание судов

Параллельное плавание судов воспрещается, исключая случаи обгона.

Статья 20

Плавание в особых условиях

В ночное время или в пасмурную погоду, во время мглы, тумана, снегопада или проливного дождя суда должны уменьшить ход с тем, чтобы иметь возможность безопасно маневрировать и остановиться при встрече с любым препятствием или в случае, если они потеряли возможность установить свое местоположение на фарватере.

При таких условиях плавание судов самосплавом запрещается.

Статья 21

Случаи запрещения выхода судов в плавание

Капитан порта отправления может запретить выход судов в плавание по установлении следующих случаев :

a) отсутствие свидетельства на право плавания под поднятым флагом (сертификата о национальности) ;

b) отсутствие удостоверения о годности к плаванию (разрешения на плавание) ;

c) неукомплектованность судов экипажем, необходимым для обеспечения безопасности плавания, а именно :

— для судов, не требующих постоянного проживания экипажа — не менее одной полной смены ;

— для всех остальных судов — не менее двух смен.

d) повреждение корпуса, особенно при водотечности корпуса, переборок, коффердамов или палубы и если эта водотечность превышает возможность откачки наличными судовыми средствами ;

e) если вес груза на палубе нарушает остойчивость судна ;

f) если вес груза нарушает допускаемую максимальную осадку судна ;

g) если размещение груза мешает видимости рулевых ;

h) если количество пассажиров превышает цифру, установленную в сертификате в отношении допускаемого количества пассажиров ;

i) если рулевые установки судна действуют неисправно ;

j) если на судне нет достаточного количества спасательного оборудования, противопожарного оборудования, водоотливных насосов, средств сигнализации и швартовки или если битенги находятся в неисправном состоянии.

На капитана порта отправления и на судовладельца возложено обязательство проверять применение этих положений.

Плавание в труднопроходимых местах реки

Статья 22

Меры предосторожности при подходе к труднопроходимым участкам реки

Перед входом в узкий проход или крутой поворот реки суда обязаны сигнализировать свой подход, подавая длинный звук.

Суда, проходящие узкие участки, крутые повороты фавратера или места, где нет достаточной видимости, не должны приближаться к идущему впереди судну, не приняв все меры предосторожности.

Статья 23

Очередность прохождения труднопроходимых участков

Суда, предназначенные для спасательных работ или идущие для оказания помощи судну, потерпевшему бедствие, а также пассажирские суда должны при подходе к труднопроходимым участкам реки поднимать на видном месте цилиндрический предмет черного цвета. В этом случае они имеют право пройти в первую очередь.

Все остальные суда проходят труднопроходимые участки реки в порядке очередности их подхода.

РАЗДЕЛ III

Встреча и обгон судов

Статья 24

Звуковые сигналы при встрече

Когда суда находятся в виду одно у другого, то судно на ходу, которое меняет свой путь, должно указать этот маневр следующими сигналами:

- один короткий звук — иду вправо
- два коротких звука — иду влево
- три коротких звука — имею намерение сделать поворот
- четыре коротких звука — моя мешина работает назад (иду назад)

Судно, которое подало одно из вышеуказанных сигналов, должно выполнить маневр, предписанный этим сигналом.

Для привлечения внимания судно на ходу подает один длинный звук.

„Короткий звук“ обозначает звук, имеющий продолжительность в 1—2 сек; „длинный звук“ имеет продолжительность в 4—6 сек.

Промежуток между последующими звуками должен иметь продолжительность в 1—2 сек.

Статья 25

Опасность столкновения при встрече

Когда два судна, идущие встречными курсами, сближаются одно с другим таким образом, что возникает опасность столкновения, они обязаны принять все меры к расхождению, отклоняясь каждое вправо. Каждое

из них обязано дать по одному короткому звуку свистком или сиреной и уменьшить свой ход до сближения.

Статья 26

Судно, идущее сверху, избирает курс

При встрече судов право избирать курс принадлежит судну, идущему сверху.

Если вследствие извилистости русла или по другим причинам судно, идущее вниз по течению не может установить, с какой стороны ему легче избежать судно, идущее навстречу, оно должно заблаговременно подать два длинных последующих звука, не производя сигналов отмашкой; в этом случае право избрания курса предоставляется судну, идущему вверх по течению.

Если два судна одновременно приближаются к труднопроходимому участку реки, то судно, идущее вниз по течению, имеет право пройти первым.

Однако, если отдельно идущий вниз по течению самоход приближается к самоходу, идущему в противоположном направлении, буксируя караван, и положение таково, что возникает опасность столкновения, то отдельно плавающий самоход должен предоставить курс самоходу, буксирующему караван, если он этим маневром не подвергает себя опасности.

Статья 27

Исключение из общих правил

В случае, если судно не в состоянии придерживаться правил, установленных статьей 25 настоящего Регламента, вследствие неизбежной опасности, возникшей для него или для судов, которые он буксирует, то оно должно вовремя предупредить приближающееся судно подачей двух последовательных коротких звуков и одновременно произвести визуальные сигналы, указанные в статье 41 настоящего Регламента, для того чтобы указать, что оно идет влево.

Судно, предупрежденное двумя короткими звуками о том, что судно, идущее ему навстречу, отклоняется от общего правила расхождения, должно повторить этот сигнал, производя соответствующий маневр.

Если судно не может выполнить нужный маневр без опасности для себя или для буксируемых им судов, то оно должно уведомить об этом путем подачи не менее 5-ти коротких последовательных сигналов свистком или сиреной, указывая, что оно находится в невозможности идти влево. В этом случае капитаны судов обязаны, во избежание опасности, принять меры и выполнить маневры, требуемые данными обстоятельствами.

Статья 28

Расхождение судов на труднопроходимых участках реки

На труднопроходимых участках реки там, где местные условия требуют предосторожности, суда, идущие вверх по реке, должны установить свой ход таким образом, чтобы встреча и обгон судов, идущих вниз по течению, совершались на подходящем для этой цели месте реки.

Судно, идущее вверх по течению, должно, если это необходимо, в момент обгона направиться на участок фарватера, где оно не мешает и не подвергает опасности судно, идущее вниз по течению.

Статья 29

Места, где расхождение и обгон судов запрещается

На крутых поворотах и в местах, где фарватер не имеет достаточной ширины, параллельное плавание, обгон и расхождение судов запрещаются.

Статья 30

Запрещение пересечения курса

Судно при отходе во время маневра или на ходу не должно пересекать курс другого судна или плота, чтобы не мешать их следованию.

Статья 31

Обгон судна

Когда одно судно желает обогнать другое и не может сделать этого без того, чтобы впереди идущее судно не отклонилось от своего пути следования, оно должно заблаговременно просить свободный проход, подавая пять последовательных длинных звуков свистком или сиреной, уменьшая при этом свой ход.

Идущее впереди судно должно отклониться от своего пути следования влево, как только оно в состоянии сделать это, и указать о выполнении этого маневра подачей двух коротких звуков, уменьшая при этом свой ход. Только после этого обгоняющее судно может, подав один короткий звук, увеличить свой ход и обогнать идущее впереди судно, оставив его слева от себя.

Если идущее впереди судно не может отклонить влево без опасности для себя или для буксируемых им судов, оставив его слева от себя.

Если идущее впереди судно не может отклониться влево без опасности для себя или для буксируемых им судов, оно должно отклониться вправо, уведомляя заранее об этом судно, идущее за ним, подачей одного короткого звука. В этом случае обгоняющее судно подает два коротких звука, отклоняется влево и оставляет справа от себя судно, идущее впереди.

Статья 32

Случай, когда сохраняется курс следования судов

Два судна, идущие в одном направлении, из которых одно идет быстрее другого, а также два судна, идущие в противоположном направлении, момент сближения которых приближается, должны сохранить свое положение по отношению к берегам, если они считают, что следуя по фарватеру каждый по той стороне, на которой он находится в данный момент, они пройдут на достаточном друг от друга расстоянии, не подвергаясь опасности столкновения.

Статья 33

Обгон у входа в труднопроходимый участок

Когда одиночное судно, идущее на малой скорости, или судно, буксирующее караван, настигнуто другим одиночным судном у самого входа в труднопроходимый участок, оно должно, если последнее требует этого, подачей пяти длинных последовательных звуков свистком или сиреной ждать его обгона до входа в участок.

В этом случае оба судна должны соблюдать положение статьи 31 настоящего Регламента.

Статья 34

Малые суда уступают дорогу

Все малые суда должны уступать дорогу всем другим судам в условиях, предусмотренных этим Регламентом.

Статья 35

Случай, когда буксир приравнивается к одиночно идущему судну

Буксиры с возами, составленными из судов различного рода, приравниваются к одиночно идущим самоходам и должны соблюдать наравне с ними правила, изложенные в этой главе.

При встрече с другими судами буксирующие суда должны осуществлять буксировку таким образом, чтобы встречные суда имели достаточную возможность пройти мимо них без затруднения.

Статья 36

Движение паромов

Паромы и другие плавучие единицы, пересекающие реку с одного берега на другой, предоставляют дорогу судам, идущим по реке.

РАЗДЕЛ IV

Плавание парусных судов

Статья 37

Расхождение парусных судов

Когда два парусных судна сближаются таким образом, что возникает возможность столкновения, то одно из них должно избежать другое согласно нижеследующим правилам:

Судно, идущее полным ветром, должно отклониться от пути следования судна, идущего бейдевиндом.

Судно, идущее бейдевиндом и левым галсом, должно отклониться от пути следования судов, идущих бейдевиндом и правым галсом.

Если два судна идут полным ветром, но разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно отклониться от пути следования судна, идущего правым галсом.

Если два судна идут полным ветром и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно отклониться от пути следования судна, находящегося под ветром.

Парусное судно, идущее фордевиндом, должно отклониться от пути следования других парусных судов.

Статья 38

Расхождение между парусным судном и самоходом

Если самоход и парусное судно сближаются таким образом, что возникает возможность столкновения, то самоход должен отклониться от пути следования парусного судна.

ГЛАВА III

огни и сигналы

Статья 39

Видимость огней

Слово „Видимый“ в настоящем Регламенте обозначает, что огонь видим в темную ночь при ясной атмосфере.

Статья 40

Время несения огней

Правила, касающиеся огней, должны применяться от захода до восхода солнца. В течение этого времени судно должно показывать только огни, предусмотренные в настоящем Регламенте.

Запрещается показывать какой-либо другой огонь, который может быть ошибочно принят за один из предусматриваемых Регламентом огней.

Статья 41

Визуальные огни при расхождении судов правыми

Визуальные сигналы, указанные в ст. 26 настоящего Реглаamenta, исполняются с правого борта.

— днем — отмашками с правого борта темносиним флагом ;

— ночью — производством ряда белых проблесков.

Каждый проблеск должен иметь продолжительность 1 сек., за которым следует полное затемнение той же продолжительности. Проблески должны быть видны на расстоянии не менее 1,5 км, и только по направлению к судну, которое оно должно встретить.

Эти дневные и ночные сигналы, раз поданные, должны продолжаться непрерывно до тех пор, пока суда не разойдутся.

Статья 42

Огни на самоходах

Самоход на ходу должен нести :

а) яркий белый огонь, установленный на фокмачте или впереди нее, или же, если на судне нет такой мачты, то на его передней части на высоте не менее 6 м над ватерлинией, соответствующей наиболее допускаемой осадке ; огонь устанавливается таким образом, чтобы непрерывно освещать всю дугу горизонта в 225° , т. е. $112^\circ 30'$ с каждого борта, считая от носа. Огонь должен быть видим на расстоянии не менее 4 км ;

б) зеленый огонь, установленный на правом борту, и видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа. Этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 км ;

в) красный огонь, установленный на левом борту и видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа. Этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 км ;

г) синий огонь, установленный на корме и видимый по дуге горизонта в 135° , т. е. по $67^\circ 30'$ с каждой стороны судна от кормы прямо назад.

Этот огонь должен быть видим на расстоянии не менее 500 м.

Огни должны быть установлены таким образом, чтобы давать постоянный свет, видимый со всех точек вышеуказанных дуг горизонта.

Вышеуказанные красный и зеленый бортовые огни должны быть снабжены со стороны судна щитами, выдающимися по меньшей мере на 0,90 м вперед от огня таким образом, чтобы каждый из этих огней не был бы видим с другой стороны судна в анфас.

Синий кормовой огонь должен быть снабжен щитом со стороны судна, для того, чтобы не быть видимым с носа.

Расстояние по вертикали между кормовым красным и зеленым огнем и белым огнем указанным в пункте „а“, должно быть не менее 3-х метров.

Статья 43

Огни парусных судов на ходу

Парусные суда на ходу должны нести огни, указанные в ст. 42, п. п „b“, „c“, „d“ для самоходов на ходу, исключая белый огонь, указанный в п. „a“, той же статьи, который парусное судно на ходу не должно ни в коем случае открывать.

Малые парусные суда на ходу должны нести только огни, предписанные в ст. 42, п. п „b“ и „c“. Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем красный и зеленый огонь одинаковой силы.

Эти огни должны быть видимы по всей дуге горизонта в $112^\circ 30'$ с соответствующего борта на расстоянии не менее 1 км.

Статья 44

Огни на ходу на самоходах из категории малых судов

Самоходы из категории малых судов должны нести на ходу :

а) на носу, на трубе или впереди нее на месте, видимом на расстоянии не менее 2-х метров от поверхности воды, белый яркий огонь, как преду-

смотрено в ст. 42, п. „а“. Этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2-х км.

б) по бортам — красный и зеленый огни, как предусмотрено в ст. 43, абзац 2.

Расстояние по вертикали между бортовыми огнями и белым огнем, который должен быть установлен над этими огнями, не должно быть меньше 1 м.

Статья 45

Огни для буксирующихся судов на ходу

Судно, буксирующее одно или несколько судов лагом или в кильватере, должно нести, кроме огней, предписанных в ст. 42, второй белый яркий огонь одинаковой силы с огнем, указанным в п. „а“ этой же статьи, установленный под этим последним огнем на расстоянии не менее 2—2 м по вертикали.

Когда среди буксируемых судов находится одно или несколько судов, груженных опасными веществами, указанными в главе VI настоящего Регламента, буксир должен нести, кроме предусмотренных огней, красный огонь, видимый только с носа на расстоянии не менее 1,5 км. Этот огонь должен находиться на расстоянии 1,5 м от зеленого бортового огня, измеренного по ширине, и на расстоянии 1,5 м над ним по вертикали судна.

Бортовые огни должны быть установлены таким образом, чтобы не быть закрытыми судами, буксируемыми лагом.

Кроме того, буксир должен нести при буксировке позади трубы или на кормовой мачте небольшой белый огонь, по которому направляются буксируемые суда. Сила этого огня должна быть уменьшена матовым или покрытым полосами стеклом и он не должен быть виден впереди траверза буксира.

Статья 46

Отличительные знаки буксира, буксирующего воз днем

Буксир, буксирующий воз днем, должен нести синий прямоугольный флаг, поднятый на мачте.

Статья 47

Синий огонь при буксировке

Когда в караване судов одно или несколько судов ошвартованы лагом с одной стороны буксира, то буксир и судно, находящееся на крайнем конце воя, должны нести синий огонь, указанный в ст. 42, п. „d“.

Когда буксируемые суда ошвартованы с двух сторон буксира, только суда, находящиеся на крайних концах, должны нести синий огонь.

Когда суда буксируются один за другим (в кильватере) или несколькими кильватерами, и даже если к буксиру одновременно ошвартованы суда лагом, то только суда, которые находятся в конце каждого кильватера должны нести синий кормовой огонь.

Если в хвосте воя находится ряд судов, ошвартованных лагом, только суда, находящиеся на концах этого ряда, должны нести синий огонь.

Статья 48

Сигналы для судов, имеющих симметричную форму

Суда, симметричная форма которых не дает возможности отличить нос от кормы, должны нести на ходу для указания направления их хода диск, имеющий по крайней мере 60 см диаметр, на который нанесены красные и белые горизонтальные полосы, установленные перпендикулярно продольной оси судна, на конце судна, направленного по его ходу.

Статья 49

Визуальные сигналы для лодок на ходу

Лодки и шлюпки на ходу должны при приближении к судну показывать белый огонь. Этот огонь должен быть виден на расстоянии не менее 1 км.

Статья 50

Звуковые сигналы судов на ходу во время мглы, пурги, тумана и ливня

Во время мглы, тумана, пурги или ливня судно на ходу, если оно идет одно, должно подавать через промежутки, не превышающие 2-х минут, длинный звук свистком или сиреной и один длинный звук и два коротких звука — если оно буксирует другие суда.

В возе только буксир, идущий впереди, должен соблюдать предписания настоящей статьи.

В любых обстоятельствах судам на ходу запрещается применение колокола.

Статья 51

Звуковые сигналы для малых судов на ходу во время мглы, пурги, тумана и ливня

Малые суда под парусом или на веслах не должны подавать сигналов, указанных в ст. 50, а подавать другие подобные звуковые сигналы, имеющие достаточную силу, через промежутки, не превышающие 1 минуты.

Статья 52

Огни для судов на якоре или ошвартованных судов

Суда, стоящие на якоре или ошвартованные, должны нести ночью на носу на высоте не более 6 м над палубой белый огонь, установленный на месте, с которого он может быть лучше виден со всех точек горизонта с расстояния не менее 1 км.

Когда несколько судов пришвартованы лагом у берега или стоят на якоре на реке, только судно, находящееся вблизи от фарватера, должно нести огонь, предписанный в настоящей статье.

Статья 53

Звуковые сигналы для судов на якоре или для ошвартованных судов во время мглы, тумана, ливня и пурги

Во время мглы, тумана, пурги и ливня судно, стоящее вне порта и не полностью освободившее фарватер, должно подавать днем и ночью уча-

щенные удары в колокол или в другой соответствующий предмет в течение приблизительно 5-ти секунд через промежутки, не превышающие 1 мин.

Статья 54

Запрещение применения звуковых сигналов

Запрещается судну, стоящему на реке, пользоваться свистком или сиреной при приближении других судов и подавать сигналы без законного повода.

Статья 55

Сигналы о помощи

Для получения помощи внимание привлекается :

— днем : вращением вытянутой рукой сигнального флага, куска материи или любого подобного предмета ;

— ночью — вращением в таком же порядке любого огня.

Внимание также привлекается любым другим соответствующим визуальным или звуковым способом.

Сигналы, указывающие на невозможность судна управляться

Если судно не в состоянии управляться, оно должно при приближении к нему других судов указать свое положение непрерывными гудками, свистком или сиреной или любым другим подходящим сигналом.

Суда, потерявшие возможность управляться, должны сделать все необходимое, чтобы как можно скорее сойти с фарватера и, если необходимо, обратиться с этой целью за помощью проходящих мимо судов, подавая при этом сигналы о помощи.

Всякое проходящее или находящееся поблизости судно должно оказать помощь судну, обратившемуся за помощью, если это не угрожает опасностью судну, оказывающему помощь или его пассажирам.

Статья 56

Визуальные сигналы для судов, стоящих на мели

Судно, оказавшееся на мели, должно поднять на хорошо видимом месте :

— днем : два цветных флага или два предмета сферической формы, расположенных вертикально ;

— ночью : два красных огня, расположенных по вертикали на расстоянии 1,80—2 м друг от друга.

Шары или сферические предметы, применяемые для этой цели, должны быть диаметром не менее 0,60 м.

Огни должны быть видимы со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Эти же правила применяются к затонувшему судну, часть корпуса которого выступает над уровнем воды.

Когда капитан или шкипер судна считает, что движение по реке возле его судна безопасно, то он должен поднять со свободной стороны фарватера :

- днем : белый флаг или кусок светлой материи,
- ночью : огонь, предписанный для судов на якоре, указанный в статье 52.

Статья 57

Визуальные сигналы малых судов, стоящих на мели

Малые суда, оказавшиеся на мели, должны при приближении других судов указать свое положение непрерывными гудками, свистком или любым другим соответствующим сигналом, поданным имеющимися на малом судне средствами.

Если плавание других судов может продолжаться мимо судна, стоящего на мели, оно должно поднять :

- днем : белый флаг или кусок светлой ткани со свободной стороны фарватера ;
- ночью : белый якорный огонь, предусмотренный в статье 52.

Статья 58

Меры по ограждению затонувших или севших на мель судов

Если севшее на мель или затонувшее судно является препятствием для судоходства и вследствие очертания местности, где оно находится, или по каким-либо другим обстоятельствам суда, идущие вниз по течению, не могут вовремя увидеть подаваемые сигналы, то капитан или шкипер севшего на мель или затонувшего судна должен при первой возможности установить на берегу или на реке временно предупредительный сигнал на достаточном расстоянии выше места, где произошло бедствие.

Если судно, затонувшее на фарватере, находится полностью под водой, капитан или шкипер должен временно указать положение затонувшего судна, устанавливая в месте его нахождения днем — плавающий предмет любой формы, а ночью — зеленый или красный огонь, в зависимости от положения затонувшего судна по отношению к берегам.

Предупредительный сигнал и плавучий предмет, указанные в предыдущих параграфах, могут быть сняты по ограждению прохода или после принятия компетентными органами мер по обеспечению безопасности судоходства на данном участке.

Компетентные органы участка, где затонуло судно, должны принять все меры к быстрейшему ограждению места затопления судна.

Статья 59

Визуальные сигналы для плотов, идущих на буксире

Судно, буксирующее плот, несет огни, предписанные для буксируемых судов, в соответствии со статьей 50 настоящего Регламента.

Ночью буксируемый плот должен показывать при приближении догоняющего его судна зажженный факел.

Статья 60

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на якорь или ошвартованных

Стоящие на якорь или пришвартованные к берегу плоты должны нести от захода до восхода солнца со стороны фарватера на каждой своей оконечности белый огонь, установленный на достаточной высоте, но не выше 6 м над поверхностью воды, видимый со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Если два или несколько плотов пришвартованы лагом к берегу, то только плот, находящийся со стороны фарватера, должен нести огонь, предписанный в предыдущем параграфе.

Статья 61

Плоты, стоящие на мели, и их сигналы

В случае посадки на мель плотовщик должен стараться привести плот в плавучее состояние и не должен покидать плот пока не установил, что средства, которыми он располагает, недостаточны для этой цели.

Плот, оказавшийся на мели, обязан нести :

- днем : с восхода солнца — два шара или два сферических предмета, расположенных по вертикали на расстоянии 1,50—2 м друг от друга,
- ночью : два красных огня, расположенных по вертикали, на расстоянии 1,50—2 м друг от друга.

Огни должны быть видимы со всех точек горизонта с расстояния не менее 1 км.

Статья 62

Сигналы на плавучих снарядах

На плавучих снарядах во время их работы поднимаются на мачте или другом видном месте следующие сигналы :

- днем : черный шар диаметром 0,60 м,
- ночью : зеленый или красный огонь, в зависимости от свободной стороны фарватера.

Огонь должен быть виден с расстояния не менее 2 км.

При приближении к плавучему снаряду суда должны подавать предупредительный звуковой сигнал одним продолжительным свистком или звуком сирены.

Если проход вблизи от плавучего снаряда, стоящего на фарватере, свободен, то по получении предупредительного сигнала со снаряда подается продолжительный звуковой сигнал и, кроме того, производятся отмашки со свободной стороны фарватера :

- днем : черным флагом,
- ночью : зеленым или красным дополнительным огнем, в зависимости от свободной стороны фарватера.

Кроме того, на крайних якорях плавснаряда должны быть выставлены сигналы, в соответствии с правилами ограждения фарватера.

Если проход не свободен, то на снаряде поднимаются, на мачте или на другом видном месте, следующие сигналы:

— днем: три черных шара диаметром 0,60 м каждый, расположенных по вертикали на расстоянии не более 2 м друг от друга,

— ночью: три красных огня, расположенных на том же месте по вертикали, видимостью не менее 2 км со всех точек горизонта.

Статья 63

Звуковые сигналы при отходе и при постановке на якорь

Когда судно предполагает стать на якорь, оно должно указать этот манёвр тремя длинными последовательными звуками свистка или сирены.

Когда судно предполагает сняться с якоря, оно должно указать этот манёвр последовательными двумя длинными и одним коротким звуками.

Статья 64

Звуковые сигналы при буксировке караванов

Для управления караваном, составленным из одного или нескольких судов, при повороте буксир должен подать следующие последовательные звуки свистка или сирены:

— один длинный и один короткий звук — положить руль на правый борт;

— один длинный, два коротких и один длинный звук — положить руль на левый борт;

— один длинный и три коротких звука — держать руль прямо.

Статья 65

Отличительные знаки толкаемого каравана на ходу — днем

Толкаемый караван на ходу должен нести:

1. Днем, от восхода до захода солнца, — на носу переднего судна, на топе выносной мачты, на высоте не менее 6 м над палубой, синий прямоугольный флаг.

2. Ночью, от захода до восхода солнца:

a) на передней части каравана, на выносной мачте, на равном расстоянии между бортовыми зеленым и красным огнями, на высоте не менее 6 м над линией, соответствующей наибольшей допускаемой осадке, — яркий белый огонь, который бы освещал непрерывным светом дугу горизонта в 225° . Огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112^\circ 30'$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22^\circ 30'$ позади траверза с каждой стороны (борта) и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 4 км;

b) ниже яркого белого огня по вертикали на расстоянии 1—2 м на выносной мачте должен быть установлен дополнительный второй яркий белый огонь такого же устройства, как указано в п. „a” настоящего параграфа;

с) на вершине выносной мачты, на расстоянии 1—2 м выше яркого белого огня, — зеленый огонь, который освещал бы непрерывным светом дугу горизонта в 225° . Огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112^\circ 30'$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22^\circ 30'$, позади траверза с каждой стороны (борта) и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 3 км. Этот огонь является отличительным признаком каравана судов, идущего методом толкания ;

д) самой широкой части каравана, на правом борту — зеленый огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в $112^\circ 30'$ и так установлен, чтобы его свет, начиная от направления прямо по носу, переходил до $22^\circ 30'$ позади траверза, огонь был бы видимым с правой стороны на расстоянии не менее 2 км ;

е) в самой широкой части каравана, на левом борту — красный огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в $112^\circ 30'$ и так установлен, чтобы его свет, начиная от направления прямо по носу, был бы видимым до $22^\circ 30'$ позади траверза с левой стороны, с расстояния не менее 2 км ;

ф) вышеупомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны бортов щитами, выдающимися по меньшей мере на 0,90 м, для того чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другой стороны ;

Расстояние между бортовыми зеленым и красным огнями и нижним ярким белым огнем должно быть не менее 3 м ;

г) на корме каждого из последних судов каравана, занимающих крайние места построения, — синий огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в 135° , т. е. по $67^\circ 30'$ с каждого борта от оси судна прямо назад ; огонь должен быть видимым с расстояния не менее 500 м ;

h) если корма толкателя выступает от кормы крайних последних судов каравана, то толкач должен нести на корме синий огонь такого же устройства, как указано выше в пункте „g“ настоящего параграфа ;

i) кормовой синий огонь должен быть снабжен со стороны судна щитом с таким расчетом, чтобы он не был видим с носа.

Опознавательные знаки толкача

3. В случае, если толкач закрыт буксируемыми судами, то он должен указать свое наименование или номер и название организации (орган управления), которой принадлежит, на щитах достаточных размеров, установленных на крайних оконечностях мостика.

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

4. Визуальные сигналы, предписанные статьей 41 настоящего Регламента, толкаемый караван на ходу должен производить с правого борта правостороннего судна, несущего зеленый бортовой огонь.

5. При буксировке одного или нескольких судов, ошвартованных бортом к буксиру, буксировку не надо рассматривать как толкание и яркие белые сигнальные огни и бортовые красный и зеленый огни несет буксир, согласно ст. ст. 42 и 46 настоящего Регламента.

ГЛАВА IV

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ДЛЯ СУДОВ НА ХОДУ, СТОЯЩИХ НА ЯКОРЕ ИЛИ ОШВАРТОВАННЫХ

Статья 66

Меры предосторожности при стоянке судов на якоре, ошвартованных или на ходу

Суда на якоре или ошвартованные в любом месте у берега, должны быть поставлены (ошвартованы) так, чтобы их стоянка (ошвартовка) не мешала бы свободному судоходству и не нанесла бы ущерба путевой обстановке, портовым, гидротехническим и другим сооружениям.

С этой целью капитаны, шкиперы барж, а также все другие лица на службе на этих судах, должны принять все зависящие от них и возможные в данной обстановке меры предосторожности.

Суда, стоящие на якоре на глубине, не превышающей 3 м, должны обозначить место, где положен якорь, плавучим сигналом с красным флажком.

Суда не должны выбрасывать за борт золу, шлак и другие подобные вещества в портах и тех местах реки, где глубина менее 3 м.

Когда какой-либо предмет, составляющий вооружение или груз судна, затонул на судоходной части реки и представляет опасность для судоходства, капитан или шкипер баржи должен немедленно принять меры к его поднятию; если же он не в состоянии сделать этого, то он должен отметить место затопления:

— днем: плавучим сигналом любой формы и цвета;

— ночью: огнем соответствующего цвета, указывающим свободный фарватер между препятствием и правым или левым берегом.

В данном случае капитан или шкипер баржи должен в кратчайший срок известить всеми имеющимися в его распоряжении средствами ближайшие компетентные власти.

ГЛАВА V

плоты

Статья 67

Размеры, характеристика, состав и оборудование плотов

Размеры плотов не должны превышать 65 м длины и 15 м ширины; это положение касается плотов, идущих самосплавом, и буксируемых.

Имя и местожительство владельца или отправителя плота должны быть указаны на щитах достаточных размеров, установленных таким образом, чтобы надписи были видимы с двух сторон.

Для устойчивости против действия основного течения и волн плоты составляются из жестко счаленных между собой частей леса, при этом части не должны выступать за пределы плота.

Если операции по сплотке или расформированию плотов производятся на реке, они не должны являться препятствием для судоходства.

Плоты должны иметь необходимое вооружение для выполнения всех операций, предписанных настоящим Регламентом.

Статья 68

Меры предосторожности для плотов на ходу и на стоянке и их осадка

Во время плавания или стоянки плотов плотовщик должен следить за тем, чтобы не препятствовать и не наносить ущерба судам, плавающим или стоящим на реке.

Плотовщик должен также следить за тем, чтобы плот не наносил ущерба сооружениям, оборудованию, гидротехническим сооружениям и сооружениям по ограждению берегов, существующим или строящимся на реке, а также путевому ограждению или другим сигналам, установленным на реке или на берегу.

Кроме того, он должен строго выполнять инструкции, указанные в Оповещениях для судоводителей, издаваемых компетентными органами, касающиеся прохождения в местах производства гидротехнических или других работ.

Статья 69

Запрещение идти фронтом, волочить якоря или цепи и прохождение в портах

Плотовщикам запрещается спускаться по реке с плотами, идущими фронтом или связанными между собой. Плотовщик должен принимать все необходимые меры для удержания плота вне фарватера, по которому идут суда, и не допускать, чтобы плот становился поперек основного течения. Если несколько плотов спускаются вблизи друг от друга по основному течению, то они должны, по мере возможности, идти в одну линию.

Запрещается плотам волочить якорь или цепь в местах, где проложены кабели или трубы.

При прохождении портов плотовщики должны соблюдать соответствующие распоряжения компетентных органов.

Статья 70

Запрещение плавания плотов в неблагоприятных атмосферных условиях и ночью

Ночью и во время мглы, тумана, пурги или проливного дождя запрещается спуск плотов.

В неблагоприятных атмосферных условиях, указанных в предыдущем абзаце, за исключением ночи, плотовщики должны при приближении судов предупреждать о нахождении плотов ударами в колокол или криками.

Статья 71

Места запрещения якорной стоянки или швартовки плотов

Плотам запрещается отдавать якорь в местах, где он может являться препятствием или опасностью для судоходства, а также в местах прокладки кабелей или труб. Им также запрещается становиться на якорь или пришвартовываться в узкопроходимых местах и в крутых излучинах, а также в местах паромных переправ.

Плоты должны становиться на якорь или пришвартовываться, по мере возможности, вблизи от берега.

Если плоты в исключительных случаях не могут соблюдать вышеприведенные правила, местонахождение якоря должно быть отмечено поплавком любой формы, на который ночью устанавливается зеленый или красный огонь, в зависимости от берега.

Статья 72

Устранение севших на мель плотов

Если севший на мель плот является препятствием для судоходства, то плотовщик и владелец плота должны немедленно применить все находящиеся в их распоряжении меры для устранения препятствия в возможно короткий срок. Плотовщик должен также без задержки сообщить об этом обстоятельстве ближайшему органу речного надзора.

Если лица, указанные в предыдущем абзаце, не выполняют своего обязательства в срок, установленный компетентным органом речного надзора, если они отказываются освободить фарватер или их нельзя найти, то указанный орган будет применять надлежащие меры за счет лиц, указанных в предыдущем абзаце. В срочных случаях орган речного надзора может частично или полностью расформировать плот.

ГЛАВА VI

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

Статья 73

Опасные вещества

Суда, на которых перевозятся опасные вещества, т. е. взрывчатые вещества (ВВ), отравляющие вещества (ОВ), нефтеналивные и другие легковоспламеняющиеся грузы, должны принимать особые меры предосторожности.

Статья 74

Сигналы для судов, перевозящих опасные вещества

Судно, перевозящее опасные вещества, указанные в статье 73, при стоянке на реке обязано нести днем на носу треугольный красный флаг.

Самоходное судно при перевозке опасных веществ, плавающее отдельно или буксирующее другие суда, обязано нести, кроме белого огня,

предписанного статьей 42 настоящего Регламента для самоходных судов на ходу, красный огонь, предписанный статьей 45.

Когда судно, перевозящее вещества, указанные в статье 73, ведет другие суда на буксире, оно должно нести огни, предписанные статьей 45 для судов, буксирующих караван в составе судов, груженных опасными веществами.

Отличительные знаки судов, перевозящих нефтеналивные грузы

Суда, перевозящие нефтеналивные грузы, должны иметь полосу светло-синего цвета шириной в 0,15 м по всему корпусу, нанесенную выше грузовой ватерлинии, а суда, перевозящие нефтеналивные грузы легких фракций, с температурой вспышки ниже 28° С, кроме того, должны быть окрашены в серый (шаровый) цвет.

Статья 75

Место в буксирном вoze судов, перевозящих опасные вещества

В буксируемом караване суда, перевозящие опасные вещества, должны быть, как правило, поставлены в конце каравана как можно дальше от других судов, насколько это совместимо с безопасностью плавания и порядком комплектования каравана.

Статья 76

Визуальные сигналы для судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке на якоре или швартовых

Любое судно, перевозящее опасные вещества, должно во время стоянки на якоре или швартовке к берегу нести ночью красный огонь, установленный над белым ярким огнем, предписанным статьей 52 настоящего Регламента, на расстоянии 1,5—2 м. Этот огонь, так же как и якорный огонь, должен быть виден со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Статья 77

Положение для неполностью дегазированных судов

Недегазированные суда, представляющие еще опасность после перевозки опасных веществ в результате скопления в них газа тех веществ, которые они перевозили, должны соблюдать предписания статей 73, 74, 75 и 76 настоящего Регламента.

Статья 78

Особые случаи

Запрещается судам, перевозящим опасные вещества, швартоваться или становиться на якорь вблизи судов, стоящих на реке или вблизи железной дороги, а также жилищ, находящихся у берегов.

Разрешается производить на реке операции по перегрузке опасных веществ лишь при соблюдении условий, предписанных компетентными органами надзора за судоходством и под их контролем.

ГЛАВА VII
ОБ АВАРИЯХ

Статья 79

Меры, принимаемые при авариях

Если судну грозит опасность затопления, капитан или шкипер судна или буксира должен принять все меры к тому, чтобы освободить фарватер и отвести аварийное судно к одному из берегов.

При столкновении судов когда одному из столкнувшихся судов угрожает затопление, капитан или шкипер другого судна должен применить все имеющиеся в его распоряжении средства для оказания помощи аварийному судну и, в первую очередь, для его отвода с фарватера.

При посадке буксируемого судна на мель капитан буксирующего судна должен принять все меры к снятию судна с мели.

При невозможности снять судно с мели капитан буксира действует по обстоятельствам, принимая одновременно меры, предусмотренные в статье 56 настоящего Регламента.

Все суда, находящиеся поблизости от судна, подающего сигналы о помощи, должны немедленно оказать последнему содействие, если это не угрожает опасностью судну, оказывающему помощь, и находящимся на нем пассажирам.

Если вследствие несчастного случая, имевшего место на реке, человеческие жизни находятся в опасности, все находящиеся вблизи суда должны немедленно оказать или принять участие в оказании помощи.

Статья 80

Меры, принимаемые аварийными судами

Об аварии, происшедшей во время судоходства, капитан или шкипер должен известить ближайшие органы речного надзора, пользуясь всеми возможными средствами связи.

Соответствующие органы речного надзора должны предоставить аварийному судну возможность захода и пребывания в ближайшем порту-убежище.

Статья 81

Устранение севших на мель или затонувших судов

При посадке судна на мель или в случае его затопления капитан, владелец судна, а также другие заинтересованные лица, имеющие право распоряжаться данным судном, принимают необходимые меры по подъему или снятию судна с мели, а также по устранению препятствий судоходства.

В случае, если упомянутые выше лица не могут или не пожелают выполнить указанные работы или если они не будут разысканы, компетентные власти производят своими средствами очистку фарватера в возможно короткий срок за счет судовладельца.

к Регламенту о судоходстве на пограничном участке Дуная между Румынской Народной Республикой и Федеративной Народной Республикой Югославии (исключая участок Железных Ворот)

Применяемые термины

Термины, употребляемые в настоящем Регламенте, необходимо понимать в следующем смысле :

1. Судно — любое судно, имеющее двигателем машину или паруса, а также судно, не имеющее механических двигателей.
2. Самоходное судно — любое судно, имеющее механический двигатель.
3. Самодвижущее судно — любое судно, имеющее свою движущую сулу.
4. Парусное судно — любое судно, приводимое в движение посредством парусов.
5. Судно на ходу — судно, которое не стоит на якоре, не ошвартовано и не стоит на мели.
6. Малые суда — суда водоизмещением менее 10 тонн.
7. Малые самоходные суда — суда водоизмещением менее 10 тонн, применяющие собственные механические двигатели.
8. Плавающие сооружения — всякого рода плавающие установки, купальни, доки, ангары, понтоны, плавпристани, плавающие мельницы, паромы и т. д.
9. Плавающие снаряды — всякого рода землечерпательные снаряды, лебедки, плавающие краны, копры, насосные станции и т. д.
10. Плоты — вozy лесоматериалов из жестко или свободно счаленных брёвен.
11. Лодки — любое судно, не имеющее движителей, водоизмещением до 5 тонн.
12. Караваны — группа судов, буксиров и других плавающих единиц, состоящая из нескольких буксируемых или толкаемых судов лагом, на буксирном тросе в кильватере или в линию фронта.
13. Буксир — судно или малое судно, буксирующее или толкающее караван.
14. Баржа — несамоходное судно, предназначенное для перевозки грузов.
15. Капитан — судоводитель, осуществляющий командование судном водоизмещением более 10 тонн.
16. Шкипер — судоводитель, осуществляющий командование несамоходным судном.
17. Плотовщик — водитель плота.

18. Осадка судна — степень погружения судна в зависимости от веса груза.

При буксировке осадкой каравана является осадка наиболее глубоко сидящего судна.

19. Порт отправления — порт, где производится погрузка грузов, посадка пассажиров или где были взяты на буксир плавучие единицы.

Примечание 1. Все правила, за исключением особых, изложенные в настоящем Регламенте, касающиеся судов вообще, относятся также к малым судам и плотам.

Примечание 2. При применении настоящего Регламента плавучие сооружения и снаряды при передвижении по реке приравниваются, в зависимости от их водоизмещения, к судам или к малым судам.

ДОГОВОРЕННОСТЬ²

ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ КОМПЕТЕНЦИИ ВЛАСТЕЙ, КОТОРЫМ ПОРУЧЕНО ПРЕСЛЕДОВАНИЕ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА, СОВЕРШЕННЫХ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ ОТ 1075 ДО 1048 км И ОТ 931 ДО 845,5 км НА ПОГРАНИЧНОЙ ЛИНИИ ИЛИ В НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ БЛИЗОСТИ ОТ НЕЕ

Подписано в Белграде 10 февраля 1955 г.

Статья 1

Преследование нарушений Регламента о судоходстве, на которые ссылается статья 4 Соглашения между Правительством Румынской Народной Республики и Правительством Федеративной Народной Республики Югославии об установлении правил судоходства на участке Дуная, являющемся границей между двумя государствами (за исключением участка Железных Ворот), совершенных на пограничной линии или в непосредственной близости от нее, будет иметь место согласно предписаниям настоящей Договоренности.

Статья 2

Преследование нарушений, указанных в предыдущей статье, совершенных на участке Дуная, расположенном между 1075—1048 км, входит в компетенцию властей одного прибрежного государства, а преследование нарушений, совершенных на участке Дуная, расположенном между 931—845,5 км, входит в компетенцию властей другого прибрежного государства.

Статья 3

Компетенция по преследованию совершенных нарушений определяется поочередно на один год.

Обмен участками производится 1 января каждого года.

В первом году участок, расположенный между устьем реки Нера (1075 км) и населенными пунктами Молдова-Веке по левому берегу и Винце по правому берегу (1048 км), находится в компетенции властей Федеративной Народной Республики Югославии, а участок, расположенный между населенными пунктами Турну-Северин по левому берегу и Костол по правому берегу (931 км) и населенным пунктом Пристол по левому берегу, соответственно устьем реки Тимок по правому берегу (845,5 км), находится в компетенции властей Румынской Народной Республики.

¹ Официальный текст на румынском и сербско-хорватском языках.

² Вступила в силу 28 сентября 1955 г., согласно § 1 ст. 4.

Статья 4

Настоящая Договоренность вступает в силу одновременно с Соглашением, указанным в статье 1 настоящей Договоренности.

Совершено в Белграде 10 февраля 1955 года в двух подлинных экземплярах на румынском и сербско-хорватском языках.

*По уполномочию Правительства
Румынской Народной Республики*

п/п А. ИОСИПЕСКУ

*По уполномочию Правительства
Федеративной Народной
Республики Югославии*

п/п Э. МАЛЕШЕВ

СОГЛАШЕНИЕ²**МЕЖДУ АВСТРИЙСКИМ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ БОЛГАРИИ
ОБ УРЕГУЛИРОВАНИИ СУДОХОДСТВА ПО ДУНАЮ**

Подписано в Софии 10 марта 1955 г.

Австрийское Федеральное Правительство и Правительство Народной Республики Болгарии в интересах развития торговых отношений и свободного открытого торгового судоходства между обоими Государствами, на основе полного равноправия договорились о нижеследующем :

Статья 1

Навигация на австрийском и болгарском участках реки Дунай свободна для торговых судов Договаривающихся Сторон при соблюдении законоположений соответствующего прибрежного Государства.

Юридическое действие настоящего Соглашения не распространяется на перевозку пассажиров и грузов между портами одного и того же Государства.

Статья 2

На австрийском и болгарском участках р. Дунай торговые суда Договаривающихся Сторон пользуются в основном теми же правами, как и торговые суда любых других государств как в отношении навигации, пребывания в портах, осуществления торговых и навигационных операций и снабжения топливом и продовольствием, так и в отношении использования коммунального портового оборудования, а также сборов.

Статья 3

Каждая из Договаривающихся Сторон признает предписания другой Договаривающейся Стороны, касающиеся конструкции, снаряжения и экипажа судов, а также судовых и сопроводительных документов.

Статья 4

Каждая Договаривающаяся Сторона признает, что „Книжка моряка”, выданная другой Стороной, является законным путевым документом для Дуная, при соблюдении нижеследующих положений : жены и дети старше 15 лет, сопровождающие членов судового экипажа, должны иметь отдельные Книжки моряка. Дети моложе 15 лет могут быть вписаны в Книжку отца или матери.

¹ Официальный текст на болгарском и немецком языках.

² Вступило в силу 10 марта 1955 г., согласно § 1 статьи 15.

Договаривающиеся Стороны своевременно взаимно обмениваются дипломатическим путем, для информации, образцами Книжки моряка и уведомят друг друга, какие Управления уполномочены на выдачу этих документов.

Все члены судового экипажа, как и сопровождающие их члены семьи, должны быть занесены в список судового экипажа.

Статья 5

Книжка моряка, выданная одной из Договаривающихся Сторон, дает право указанным в ней лицам на пересечение без паспорта и визы государственной границы другой Договаривающейся Стороны водным путем в обоих направлениях на судне, в список судового экипажа которого они занесены.

Упомянутые лица пользуются правом схода на берег в дунайских портах другой Договаривающейся Стороны и свободного передвижения в районе порта при соблюдении действующих предписаний. При сходе на берег они обязаны проходить паспортную и таможенную проверку.

Для выхода за пределы порта необходимо специальное разрешение, выдаваемое Службой безопасности порта.

Статья 6

Лицо, имеющее Книжку моряка одной из Договаривающихся Сторон, может в случае необходимости также перейти сухопутную государственную границу другой Договаривающейся Стороны, если на Книжке моряка имеется действительная для этой страны виза. В этом случае упомянутое лицо должно направляться, не задерживаясь без основания на территории другой Стороны, с судна, к экипажу которого оно принадлежит, к государственной границе, соответственно от государственной границы к судну. Виза на Книжке моряка выдается в возможно короткий срок, при представлении служебного распоряжения к отъезду.

Статья 7

Надлежащие визы будут выдаваться руководящим работникам и контрольным органам дунайских пароходств одной из Договаривающихся Сторон для служебных поездок на территорию другой Договаривающейся Стороны в возможно короткий срок.

Эти лица будут допускаться в служебных целях в порты другой Стороны и на находящиеся в них принадлежащие их предприятиям суда.

Статья 8

Если судно вынуждено стать на якорь за пределами порта, то экипаж должен оставаться на его борту. Однако, если высадка является необходимой, то в таком случае прежде только одно лицо может сойти на берег и немедленно уведомить об этом ближайшие органы безопасности; последние в данном случае могут разрешить и другим лицам сход на берег.

Если жизни членов экипажа угрожает опасность, им разрешается сойти на берег, однако они должны оставаться непосредственно вблизи места высадки до прибытия органов безопасности, которые будут вызваны одним из членов экипажа. Члены экипажа обязаны выполнять указания органов безопасности.

Статья 9

Торговые суда, плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон, а также их необходимое для судоходства снаряжение, освобождаются от пошлин, налогов и сборов при временном заходе и при выходе из территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 10

Находящиеся на судах запасы для экипажа и пассажиров, а также для эксплуатации и содержания судов, освобождаются при заходе и выходе от пошлин, налогов и сборов, а также от разрешений на ввоз и вывоз, если они постоянно потребляются на данном судне, при соблюдении положений правил таможенного надзора, действующих на территории соответствующего Государства.

Запасы, превышающие необходимое количество, подлежат таможенному надзору.

В отношении прочих товаров, не упомянутых в предыдущих двух абзацах, применяются общие таможенные положения соответствующего Государства.

Запасы, необходимые для эксплуатации и содержания судов одной из Договаривающихся Сторон, складированные под охраной таможенного надзора на территории другой Стороны, освобождаются от пошлин, налогов и сборов, а также от разрешений на ввоз и вывоз.

Статья 11

Торговые суда, плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон, как и перевозимые ими грузы, освобождаются от пошлин, налогов и сборов при следовании транзитом по Дунаю через участок другой Договаривающейся Стороны.

Таможенные власти страны, через которую осуществляется транзит, могут взять транзитные товары под таможенный надзор или, в случае необходимости, сопровождать судно.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны обязываются в рамках действующих законоположений упрощать и ускорять по мере возможности осуществление пограничных формальностей.

Статья 13

Все вопросы эксплуатационного или торгового характера, возникающие между Договаривающимися Сторонами в области судоходства на

Дунае, будут урегулированы на основе соглашения между пароходствами двух Сторон. В целях соблюдения интересов двух стран для таких соглашений требуется согласие компетентных органов Договаривающихся Сторон.

Статья 14

Для облегчения судоходства как в торговом, так и в эксплуатационном отношении, пароходства одной Договаривающейся Стороны могут на основе полного равноправия открывать агентства или представительства с надлежащим числом служащих на территории другой Договаривающейся Стороны, при соблюдении внутреннего законодательства страны.

Статья 15

Настоящее Соглашение вступит в силу в день его подписания; оно может быть денонсировано каждой Договаривающейся Стороной по крайней мере за три месяца до истечения очередного календарного года.

Совершено в Софии 10 марта 1955 года в двух подлинных экземплярах на болгарском и немецком языках, причем оба экземпляра действительны.

*По уполномочию Австрийского
Федерального Правительства*

п/п А. ХОБЕЛЬ

*По уполномочию Правительства
Народной Республики Болгарии*

п/п И. ПОПОВ

СОГЛАШЕНИЕ²**МЕЖДУ АВСТРИЙСКИМ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РУМЫНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
ОБ УРЕГУЛИРОВАНИИ МЕЖДУ ДВУМЯ ГОСУДАРСТВАМИ
НЕКОТОРЫХ ВОПРОСОВ, КАСАЮЩИХСЯ СУДОХОДСТВА
НА ДУНАЕ**

Подписано в Бухаресте 11 мая 1955 г.

Австрийское Федеральное Правительство и Правительство Румынской Народной Республики, в интересах развития между двумя государствами судоходства и грузооборота по Дунаю, на основе принципа свободы судоходства, договорились о нижеследующем :

Статья 1

Обе Договаривающиеся Стороны настоящим Соглашением утверждают за торговыми судами обеих Сторон право свободного судоходства на румынском и соответственно на австрийском участках Дуная, при соблюдении законоположений соответствующих прибрежных государств и имеющих речных Администраций.

Обе Договаривающиеся Стороны обеспечивают на основе взаимности без какой-либо дискриминации режим, предоставляемый всем другим торговым судам, в отношении движения и пребывания судов в портах, осуществления торговых операций, снабжения продовольствием и топливом и взимаемых в связи с этим сборов.

Настоящее Соглашение не применяется к перевозкам между портами одного и того же государства.

Статья 2

Каждая Договаривающаяся Сторона признает предписания другой Договаривающейся Стороны, касающиеся конструкции, снаряжения и экипажа судов.

Торговые суда обеих Договаривающихся Сторон должны иметь на борту документы, удостоверяющие их национальную принадлежность, право собственности, грузовместимость, санитарное положение, годность к плаванию, а пассажирские суда — также допустимое количество пассажиров. Кроме того, на судне должны находиться : список экипажа (судовая роль) с приложением необходимых документов (дипломы), судовой журнал, инвентарная книга и, в зависимости от случая, котловая книга или машинный журнал, а также журнал по проверке установок под давлением. Суда, на которых находится радиотелеграфное оборудование, должны иметь надлежащее разрешение.

¹ Официальные тексты на немецком и румынском языках.

² Вступило в силу 20 июля 1955 года, согласно статье 16.

Документы выдаются компетентными органами Договаривающейся Стороны, под флагом которой плавает судно.

Статья 3

Каждая Договаривающаяся Сторона признает действительность шкиперских книжек для Дуная, выданных властями другой Договаривающейся Стороны.

Жены и дети в возрасте старше 15 лет, сопровождающие членов экипажа, должны иметь отдельные шкиперские книжки. Дети в возрасте до 15 лет могут сопровождать членов экипажа, если они внесены в шкиперскую книжку отца или матери. Жены и дети должны быть записаны в судовую роль экипажа.

Статья 4

Шкиперская книжка для Дуная одной из Договаривающихся Сторон разрешает указанным в ней лицам, находящимся на судне и внесенным в его судовую роль, пересекать речным путем в оба направления государственную границу другой Договаривающейся Стороны, не располагая при этом ни паспортом, ни визой.

Моряки каждой Договаривающейся Стороны могут, так же как и моряки судов, плавающих под иным иностранным флагом, свободно передвигаться в портах и в портовых местностях другой Договаривающейся Стороны при соблюдении положений, действующих в указанных портах и портовых местностях в этом отношении.

Статья 5

Владельцы шкиперской книжки для Дуная каждой Договаривающейся Стороны могут также, в случае необходимости, пересекать по суше государственную границу другой Договаривающейся Стороны, если на шкиперской книжке для Дуная имеется действительная для этого государства виза. В этом случае указанные лица, не задерживаясь без оснований на чужой территории, должны передвигаться с судна, в экипаже которого они состоят, к государственной границе (пункты выезда из страны), соответственно от государственной границы (пункт въезда в страну) к судну.

Визы на шкиперской книжке для Дуная будут выдаваться в возможно короткий срок при соблюдении законоположений данной страны.

Статья 6

Визы для служебных командировок на территорию другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться должностным лицам по инспекции дунайских судоходных предприятий каждой Договаривающейся Стороны в возможно короткий срок.

Эти лица будут допускаться в интересах выполнения служебных обязанностей на суда своих предприятий, находящиеся в портах другой Договаривающейся Стороны, и к портовым властям.

Имена вышеуказанных лиц будут заранее сообщены дипломатическим путем другой Договаривающейся Стороне.

Статья 7

Ни одно судно не имеет права без особого разрешения компетентных органов становиться на якорь или причаливать к берегу за пределами района порта, исключая случаи форс-мажора или при невозможности дальнейшего плавания. В этих случаях экипаж не имеет право высаживаться на берег. При необходимости только одно лицо сходит на берег для немедленного сообщения об этом ближайшим компетентным государственным органом; если это потребуется, данные органы могут разрешить и другим лицам сход на берег.

Если жизни членов экипажа угрожает опасность, то им разрешается сойти на берег, однако они не должны покидать место высадки до прибытия государственных властей, вызванных одним из членов экипажа. Члены экипажа обязаны соблюдать указание вышеуказанных государственных властей.

Статья 8

Торговые суда, плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон, а также их надлежащее снаряжение для судоходства или обработки грузов освобождаются от таможенных и других взимаемых с ними сборов при заходе на территорию другой Договаривающейся Стороны или при выходе.

Статья 9

Перевозимые запасы, необходимые для питания экипажа и пассажиров, а также для эксплуатации и содержания судов, указанных в статье 8, и снаряжение, при соблюдении таможенных положений Государства, в водах которого находится судно, освобождаются от таможенных и других взимаемых с ними сборов, а также от разрешения на ввоз и вывоз при въезде на территорию одной из Договаривающихся Сторон или при выезде с неё.

Запасы, превышающие обычно необходимое для потребления количество, будут находиться во время пребывания судов в водах другой Договаривающейся Стороны под таможенным надзором.

На все прочие грузы, перевозимые на судах одной из Договаривающихся Сторон, не указанные в предыдущих абзацах, распространяются таможенные положения Государства, в водах которого плавают или пребывает судно.

Запасы, необходимые для питания экипажа и пассажиров, а также для эксплуатации или содержания судов, указанных в статье 8, и их снаряжение, складированные под таможенным надзором на территории другой Договаривающейся Стороны, освобождаются от таможенных и прочих сборов, так же как и от разрешения на ввоз и вывоз.

Статья 10

Торговые суда, плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон, так же как и перевозимые ими грузы, освобождаются от таможенных и прочих сборов при следовании транзитом через территорию другой Договаривающейся Стороны.

Прочие сборы, взимаемые со всех судов, будут без какого-либо исключения оплачиваться судами Договаривающихся Сторон.

Таможенные власти Государства, по территории которого судно следует транзитом, могут брать транзитные грузы под таможенный надзор или сопровождать судно.

Статья 11

Договаривающиеся Стороны согласны обеспечивать в рамках своих действующих предписаний выполнение пограничных формальностей в возможно короткий срок.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны оставляют за своими судоходными предприятиями право заключать между собой соглашения по вопросам торговли, техники, взаимопомощи в отношении топлива, соответственно хранения угля и масел, а также по вопросам взаимопомощи при навигации.

Судоходные предприятия могут по одобрению компетентных властей заключать отдельные соглашения, в частности по рациональному распределению между двумя государствами перевозки грузов по Дунаю.

Статья 13

Для облегчения судоходства по Дунаю румынское пароходство может иметь агентство в Вене и в Линце, а австрийское пароходство — в Оршове и Джурджу.

Персонал этих агентств будет формироваться из граждан каждой из Договаривающихся Сторон, по выбору судоходных предприятий.

Учреждение и деятельность агентств будут осуществляться без какой-либо дискриминации, с соблюдением законоположений Договаривающейся Стороны, на территории которой образовано агентство.

Статья 14

Судоходные дунайские предприятия обеих Договаривающихся Сторон будут платить налоги с доходов, прибыли и имущества только в Государстве, где находится руководство (местопребывание) их предприятия.

Это правило действительно только в отношении деятельности, непосредственно связанной с судоходством, а также с доставкой на судно и с судна.

Статья 15

Каждая Договаривающаяся Сторона обязывается принимать необходимые меры для обеспечения свободы судоходства по всему своему участку Дуная судам, плавающим под флагом другой Договаривающейся Стороны.

Возмещение, причитающееся другой Договаривающейся Стороне вследствие нарушения свободы судоходства, будет устанавливаться дипломатическим путем по согласованию между двумя Правительствами.

Статья 16

Настоящее Соглашение вступит в силу после его утверждения компетентными органами двух Договаривающихся Сторон.

Соглашение заключено сроком на 1 год и будет считаться продленным на год, если оно не будет расторгнуто одной из Договаривающихся Сторон за 3 месяца до истечения года действия Соглашения.

Совершено в Бухаресте 11 мая 1955 года в двух экземплярах на немецком и румынском языках, оба экземпляра аутентичны.

*По уполномочию Федерального
Австрийского Правительства*

п/п д-р А. ФИЛЬЦ

*По уполномочию Правительства
Румынской Народной Республики*

п/п д-р А. ИОСИПЕСКУ

ДОГОВОР¹

О ТОРГОВЛЕ И СУДОХОДСТВЕ МЕЖДУ АВСТРИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ И СОЮЗОМ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

Подписан в Вене 17 октября 1955 г.

Федеральный Президент Австрийской Республики и Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик, воодушевленные желанием всемерно содействовать развитию экономических отношений между обеими странами на основе равноправия и взаимной выгоды, решили заключить Договор о торговле и судоходстве и с этой целью назначили своими Уполномоченными:

Федеральный Президент Австрийской Республики —

Леопольда Фигля — Министра иностранных дел Австрийской Республики;

Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик —

Кабанова Ивана Григорьевича — Министра внешней торговли Союза ССР,

которые после обмена своими полномочиями, найденными в должной форме и надлежащем порядке, договорились о нижеследующем:

Статья 1

Австрийская Республика и Союз Советских Социалистических Республик предоставляют взаимно друг другу безусловный режим наиболее благоприятствуемой нации в области торговли и судоходства между обоими государствами.

Они предпримут в рамках своего соответствующего законодательства все надлежащие меры для облегчения и развития взаимного товарооборота и обмена услугами.

Статья 2

Каждая из Договаривающихся Сторон не будет применять в отношении ввоза с территории другой Стороны или вывоза на территорию этой последней каких-либо ограничений, запрещений или формальностей, которые не применялись бы в этом отношении ко всем другим государствам.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны предоставляют друг другу режим наиболее благоприятствуемой нации в отношении всего того, что касается

¹ Вступил в силу 17 февраля 1956 г. согласно статье 13.

² Официальный текст на немецком и русском языках.

таможенных пошлин и сборов по импорту и экспорту, внутреннего обложения испортируемых товаров, а также всех правил, относящихся к этому.

В соответствии с этим произведения почвы и промышленности, происходящие из территории одной из Договаривающихся Сторон как при ввозе, так и при вывозе их на территорию другой Договаривающейся Стороны, ни в коем случае не будут подвергаться в отношении их обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами менее благоприятному режиму, чем такие же произведения почвы и промышленности, происходящие с территории наиболее благоприятствуемого государства.

Произведения почвы и промышленности, происходящие с территории одной из Договаривающихся Сторон, после провоза их транзитом через территорию одного или нескольких третьих государств, при ввозе их на территорию другой Стороны не будут облагаться таможенными пошлинами, налогами и сборами более высокими, чем те, которыми они были бы обложены, если бы они были ввезены непосредственно из страны своего происхождения. Это постановление будет применяться также и в отношении товаров, которые во время их перевозки будут перегружены, переупакованы или складированы.

Договаривающиеся Стороны предоставляют друг другу режим наиболее благоприятствуемого государства в отношении способа взимания таможенных пошлин, тарификации и классификации товаров, толкования таможенного тарифа, возврата таможенных пошлин, реэкспорта, перегрузки и складирования товаров.

Статья 4

Произведения почвы и промышленности, происходящие с территории одной из Договаривающихся Сторон, не будут подвергаться после ввоза их на территорию другой Стороны каким-либо иным или более высоким внутренним налогам и сборам, чем те, которые взимаются или в будущем могут взиматься с подобных же произведений почвы и промышленности, происходящих с территории любого третьего государства.

Статья 5

Постановления статей 2, 3 и 4 настоящего Договора не будут распространяться :

a) на преимущества, которые предоставлены или могут быть предоставлены в будущем одной из Договаривающихся Сторон в целях облегчения пограничных сношений с соседними государствами ;

b) на преимущества, вытекающие из таможенного союза, заключенного одной из Договаривающихся Сторон или могущего быть заключенным в будущем.

Статья 6

При соблюдении условий, существующих для временного допуска на территории обеих Договаривающихся Сторон, следующие предметы будут освобождаться от таможенных пошлин и других сборов при ввозе и вывозе :

а) образцы товаров, не могущие быть использованными как предметы потребления ;

б) предметы, в том числе машины и части машин, ввезенные для производства испытаний, опытов или ремонта ;

с) маркированные упаковка и тара, обычно употребляемые в торговле и предназначенные для перевозки товаров ;

д) товары, предназначенные для выставок, конкурсов и ярмарок.

Статья 7

Суда каждой из Договаривающихся Сторон и их грузы будут при входе и выходе, а также во время пребывания в портах другой Стороны пользоваться во всех отношениях режимом наибольшего благоприятствования.

Постановления настоящей статьи не распространяются :

а) на выполнение портовых служб, включая лоцманскую проводку и буксировку в портах ; выполнение этих служб каждая из Договаривающихся Сторон оставляет за собой ;

б) на каботажное судоходство ; однако каботажем не считается следование судов каждой Договаривающейся Стороны из одного порта другой Стороны в иной её порт в целях выгрузки части или всего груза, привезенного из-за границы, или же в целях принятия на борт целого или части груза с местом назначения в иностранное государство.

Статья 8

Национальность судов будет взаимно признаваться, согласно законам и постановлениям каждой из Договаривающихся Сторон, на основании документов и патентов, выданных надлежащими властями соответствующей Стороны и находящихся на борту судна.

Документы, касающиеся конструкции судна, его оборудования и судового экипажа, а также мерительные и регистрационные свидетельства и другие подобные технические судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон и находящиеся на борту судна, будут признаваться и другой Стороной.

Статья 9

Ввиду того, что по законам Союза Советских Социалистических Республик монополия внешней торговли в СССР принадлежит государству, Союз Советских Социалистических Республик будет иметь в Австрийской Республике свое Торговое Представительство, правовое положение которого определяется постановлениями Приложения к настоящему Договору, составляющего его неотъемлемую часть.

Статья 10

Юридические лица и торговые общества, имеющие свое местопребывание на территории одной из Договаривающихся Сторон, будут одинаково признаваться на территории другой и будут пользоваться так же как и

физические лица таким же режимом, как юридические лица, торговые общества и физические лица наиболее благоприятствуемого государства.

Юридические лица, торговые общества и физические лица одной из Договаривающихся Сторон будут иметь право обращаться в суды другой Стороны как в качестве истца, так и для защиты своих прав.

Статья 11

Юридические лица, торговые общества, физические лица Австрийской Республики и юридические лица, торговые общества, физические лица Союза Советских Социалистических Республик могут договариваться о том, что споры, возникающие из заключаемых торговых сделок, будут разрешаться арбитражем. Договоренность относительно арбитража, который будет либо постоянно действующим, либо будет специально образован на случай спора, должна быть предусмотрена в самой сделке или же в отдельном соглашении, облеченном в требуемую для самой сделки форму. Такая договоренность исключает подсудность государственным судам Договаривающихся Сторон.

Договаривающиеся Стороны обязуются давать исполнение на их территории арбитражным решениям, вынесенным на основании договоренности, упомянутой в первом абзаце настоящей статьи.

В исполнении арбитражных решений может быть отказано лишь в следующих случаях:

а) если арбитражное решение на основании законов того государства, в котором оно вынесено, не приобрело значения вступившего в силу окончательного решения;

б) если арбитражное решение обязывает сторону к действию, недопустимому по законам государства, в котором испрашивается исполнение решения;

с) если арбитражное решение противоречит публичному порядку государства, в котором испрашивается исполнение решения.

Арбитражные решения будут исполняться в соответствии с законами того государства, в котором испрашивается их исполнение.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны будут содействовать обмену между обоими государствами опытом в области промышленности, сельского и лесного хозяйства и транспорта на взаимно выгодных условиях.

Статья 13

Настоящий Договор будет ратифицирован в возможно кратчайший срок и вступит в силу в день обмена ратификационными грамотами, который будет иметь место в Москве.

Договор заключается сроком на пять лет. Если ни одна из Договаривающихся Сторон не сделает за двенадцать месяцев до истечения указанного пятилетнего срока письменного заявления о своем желании отказаться

от Договора, последний будет оставаться в силе до тех пор, пока одна из Сторон не денонсирует его с предупреждением за двенадцать месяцев.

В удостоверение чего Уполномоченные обеих Договаривающихся Сторон подписали настоящий Договор и приложили к нему свои печати.

Совершено в Вене 17 октября 1955 года в двух подлинных экземплярах, каждый на немецком и русском языках, причём оба текста имеют одинаковую силу.

*По уполномочию Федерального
Президента Австрийской Республики*

п/п Л. ФИГЛЬ

*По уполномочию Президиума
Верховного Совета Союза Советских
Социалистических Республик*

п/п И. КАБАНОВ

к Договору о торговле и судоходстве между Австрийской Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик от 17 октября 1955 г.

О правовом положении торгового представительства Союза Советских Социалистических Республик в Австрийской Республике

Статья 1

Торговое Представительство Союза Советских Социалистических Республик в Австрии выполняет следующие функции :

- а)* содействие развитию экономических отношений между Австрийской Республикой и СССР ;
- б)* представительство интересов Союза Советских Социалистических Республик в Австрии во всем, что касается внешней торговли ;
- с)* осуществление торговли между Австрийской Республикой и СССР.

Статья 2

Торговое Представительство является составной частью Посольства Союза Советских Социалистических Республик в Австрии и имеет своим местопребыванием Вену. Торговое Представительство будет иметь свое Отделение в городе Линц.

Торговый Представитель Союза Советских Социалистических Республик в Австрии и три его заместителя пользуются всеми иммунитетами и привилегиями, присвоенными членам дипломатических представительств.

Кроме лиц, указанных в предыдущем абзаце, служащие Торгового Представительства, являющиеся гражданами СССР, будут освобождены от австрийских налогов на доходы, которые они будут получать на службе у Предательства Союза ССР.

Помещения, занимаемые Торговым Представительством, пользуются экстерриториальностью.

Торговое Представительство имеет право пользоваться шифром.

Торговое Представительство не подлежит правилам о торговом реестре.

Статья 3

Торговое Представительство действует от имени Правительства Союза ССР. Правительство Союза ССР несет ответственность лишь по торговым сделкам, которые будут заключены или гарантированы в Австрии от имени Торгового Представительства и подписаны уполномоченными на то лицами.

Торговое Представительство будет публиковать в официальном органе Австрийской Республики фамилии лиц, уполномоченных от его имени к правовым действиям, а также сведения об объеме прав каждого из этих лиц в отношении подписания торговых обязательств Торгового Представительства. Всякое изменение должно быть опубликовано в том же органе.

Ответственность по каким бы то ни было торговым сделкам, заключенным без гарантии Торгового Представительства какими бы то ни было советскими организациями, несут лишь упомянутые организации и исполнение по этим сделкам может быть обращено лишь на их имущество.

Статья 4

Иммунитеты и привилегии, предоставленные Торговому Представительству, распространяются также на его торговую деятельность со следующими изъятиями :

а) сборы по торговым сделкам, заключенным или гарантированным на территории Австрии Торговым Представительством, подлежат, при отсутствии оговорки о третейском разбирательстве, компетенции австрийских судов и будут разрешаться в соответствии с австрийским законодательством, если не будет предусмотрено иначе условиями отдельных контрактов. При этом, однако, не допускается обеспечение исков к Торговому Представительству ;

б) принудительное исполнение окончательных судебных решений, вынесенных против Торгового Представительства по упомянутым в пункте „а” спорам, может иметь место, но лишь в отношении товаров и долговых требований Торгового Представительства.

СОГЛАШЕНИЕ²

**МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
БОЛГАРИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РУМЫНСКОЙ НАРОДНОЙ
РЕСПУБЛИКИ О СОДЕРЖАНИИ И УЛУЧШЕНИИ ФАРВАТЕРА
НА БОЛГАРСКО - РУМЫНСКОМ УЧАСТКЕ РЕКИ ДУНАЙ**

Подписано в Софии 29 ноября 1955 г.

Правительство Народной Республики Болгарии и Правительство Румынской Народной Республики, желая обеспечить самые лучшие условия для содержания фарватера реки Дунай на участке, образующем границу между двумя государствами, на основе равноправия между Договаривающимися Сторонами, в соответствии с положениями статей 3 и 39 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной в 1948 году, назначили в качестве своих представителей:

Правительство Народной Республики Болгарии:

Ламбо Ламбова Теолова — заместителя Министра транспорта; Правительство Румынской Народной Республики:

Георге Радулеску — главного директора Министерства водного и воздушного транспорта,

которые после обмена своими полномочиями, найденными в надлежащем порядке и должной форме, договорились о нижеследующем:

Статья 1

Содержание и улучшение условий судоходства на Дунае на участке, являющемся государственной границей между Народной Республикой Болгарии и Румынской Народной Республикой, будут осуществляться в следующем порядке:

а) участок между 845,500 км (устье р. Тимок) и 610 км (выше порта Сомовит) содержится компетентными органами Румынской Народной Республики;

б) участок между 610 км (выше порта Сомовит) и 375 км (ниже порта Силистра) содержится компетентными органами Народной Республики Болгарии.

Статья 2

Содержание фарватера осуществляется компетентными органами обоих Государств в духе Конвенции о режиме судоходства на Дунае, а также Постановлений и Рекомендаций Дунайской Комиссии.

¹ Официальный текст на болгарском и румынском языках.

² Вступило в силу 29 февраля 1956 г.

Статья 3

Обязательство содержать и улучшать судоходное состояние соответствующих участков реки Дунай включает работы по содержанию необходимых для судов, обычно плавающих на Дунае, ширины и глубины фарватера, ограждению фарватера дневными и ночными плавучими знаками навигационной путевой обстановки, а также работы по устранению находящихся на нем препятствий.

Статья 4

Расстановка и содержание береговых знаков навигационной путевой обстановки будет производиться компетентными органами Государства, на территории которого они находятся.

Если судно одной из Договаривающихся Сторон затонет в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны, Государство-собственник имеет право поднять его при соблюдении законоположений, действующих в стране, в территориальных водах которой оно затонуло.

Если судно одной из Договаривающихся Сторон, затонувшее в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны, является препятствием для судоходства, следует действовать согласно положению, предусмотренному во втором абзаце настоящей статьи, причем Стороны будут содействовать друг другу для немедленного поднятия судна при взаимном возмещении расходов по работам.

Статья 5

Глубины, нормально необходимые в зимовниках, будут поддерживаться компетентными органами Государства, на территории которого они находятся.

Договаривающиеся Стороны обязываются обеспечивать надлежащие условия в зимовниках, пользование которыми будет осуществляться согласно статье 4 Основных положений о плавании по Дунаю, принятых Дунайской Комиссией в 1951 году.

Статья 6

Составление проектов и выполнение регуляционных гидротехнических работ на соответствующих участках будут производиться компетентными организациями Государства, в территориальных водах которого их осуществление необходимо.

Решения технического характера по работам, преследующим цель улучшения условий судоходства на болгарско-румынском участке реки Дунай, вследствие которых на этом участке будет изменено состояние или режим реки, принимаются по консультации другой Стороны.

В отношении мероприятий по предупреждению наводнений, могущих возникнуть в результате ледовых явлений на Дунае, каждое Государство будет действовать, согласно предварительно усановленному общему плану действий.

Статья 7

Для согласования работ в гидротехнической области на болгарско-румынском участке реки Дунай учреждается Смешанная болгарско-румынская Комиссия по содержанию и улучшению фарватера.

В компетенцию Смешанной Комиссии входит :

— разработка предложений, касающихся общих и перспективных планов улучшения условий судоходства на болгарско-румынском участке реки Дунай и их представление на одобрение компетентных органов обоих Государств ;

— разработка и предложение планов ежегодных работ, которые каждая Сторона должна выполнять на своем участке ;

— представление предложений по принятию совместных мер, направленных на предупреждение наводнений на болгарско-румынском участке реки Дунай ;

— представление предложений по объему обмена данными и информацией технического характера, необходимыми для гидротехнических работ по содержанию и улучшению судоходного состояния болгарско-румынского участка реки Дунай ;

— сообщение решений технического характера по гидротехническим и регуляционным работам, выполняемым на болгарско-румынском участке реки Дунай и влияющим на речной режим этого участка ;

— констатирование выполнения обязательств, вытекающих для каждой Стороны из настоящего Соглашения.

Статья 8

Смешанная болгарско-румынская Комиссия по содержанию и улучшению фарватера учреждается до 23 декабря 1955 года в составе уполномоченных представителей от Министерства Транспорта Народной Республики Болгарии и Министерства Водного и Воздушного Транспорта Румынской Народной Республики.

Комиссия собирается два раза в год на очередных сессиях и действует согласно приложенному Регламенту об организации и деятельности, который является неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

Сессии поочередно собираются на территории каждой Договаривающейся Стороны.

Статья 9

Каждая из Сторон полностью отвечает за обеспечение нормальных условий судоходства на определенном ей участке, производя при этом на нем в необходимом размере работы по содержанию и улучшению фарватера.

Статья 10

Постоянный взаимообмен информацией о состоянии фарватера на болгарско-румынском участке реки Дунай, а также взаимообмен гидрографическими планами соответствующих участков, будут непосредственно осуществляться между компетентными органами обеих Сторон

при соблюдении действующих законоположений каждого Государства, касающихся распространения этих данных и документов.

Взаимообмен документами будет производиться согласно Регламенту об организации и деятельности Смешанной болгарско-румынской Комиссии по содержанию и улучшению фарватера.

Статья 11

В связи с содержанием фарватера в обязанности каждой Стороны входит измерение глубин и производство гидрографических изысканий, а также определение направления и скорости течения на участке, подлежащем ее содержанию.

Статья 12

Направление оборудования и персонала за пределы территориальных вод в целях производства работ, связанных с осуществлением настоящего Соглашения, будет взаимно обеспечиваться обеими Сторонами на основе предварительной заявки заинтересованной Стороны, представленной через министерства, указанные в статье 8.

Если производство этих работ требует также высадки на территорию другой Стороны в пределах района, не превышающего 200 метров от береговой полосы, то таковое будет указано в заявке.

Если данные работы продолжаются более одного дня, то их программа должна быть составлена таким образом, чтобы они проводились от восхода до захода солнца с тем, чтобы вечером персонал и оборудование возвращались в свои территориальные воды.

Если по необходимости технического характера плавучее оборудование должно оставаться ночью на месте работ, то его персонал должен оставаться на борту, известив об этом пограничные органы Государства, в водах которого эти работы имеют место.

Направление оборудования и персонала, для которых была сделана соответствующая заявка, будет иметь место только после получения разрешения от другой Стороны.

Статья 13

Извещение о разрешении направления оборудования и персонала в территориальные воды другой Стороны, а также выполнение пограничных формальностей, будут производиться согласно процедуре, указанной в Регламенте об организации и деятельности Смешанной болгарско-румынской Комиссии.

Статья 14

Для выполнения гидротехнических работ, вытекающих из настоящего Соглашения, обе Стороны будут, по мере возможности, оказывать друг другу содействие в отношении оборудования и материалов, регулируя при этом способ производства расчетов соответствующих расходов.

Статья 15

Спорные вопросы, могущие возникнуть при выполнении настоящего Соглашения, не разрешенные Смешанной болгарско-румынской Комиссией по содержанию и улучшению фарватера, будут для совместного их разрешения переданы через компетентные органы Правительствам обеих Сторон.

Статья 16

Настоящее Соглашение заключается сроком на 5 лет с момента его вступления в силу.

Если одна из Договаривающихся Сторон не потребует за 6 месяцев до истечения пятилетнего срока в письменной форме денонсирования Соглашения, то его действие автоматически будет продлено на последующие 5 лет.

Статья 17

Настоящее Соглашение вступит в силу в день его утверждения Правительствами обеих Договаривающихся Сторон.

Совершено и подписано в Софии 29 ноября 1955 года в двух подлинных экземплярах на болгарском и румынском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

*По уполномочию Правительства
Народной Республики Болгарии*

п/п Л. ТЕОЛОВ

*По уполномочию Правительства
Румынской Народной Республики*

п/п Г. РАДУЛЕСКУ

РЕГЛАМЕНТ

ОБ ОРГАНИЗАЦИИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СМЕШАННОЙ БОЛГАРСКО - РУМЫНСКОЙ КОМИССИИ ПО СОДЕРЖАНИЮ И УЛУЧШЕНИЮ ФАРВАТЕРА НА БОЛГАРСКО - РУМЫНСКОМ УЧАСТКЕ РЕКИ ДУНАЙ

ГЛАВА I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ

Статья 1

Согласно положениям статьи 7 Соглашения, подписанного 29 ноября 1955 года между Правительством Народной Республики Болгарии и Правительством Румынской Народной Республики о содержании и улучшении фарватера на болгарско - румынском участке реки Дунай от 845,500 км до 375 км, учреждается Смешанная болгарско - румынская Комиссия (далее „Смешанная болгарско - румынская Комиссия”) для согласования совместной деятельности на вышеуказанном участке.

Статья 2

Смешанная болгарско - румынская Комиссия учреждается из представителей Министерства транспорта Народной Республики Болгарии и Министерства водного и воздушного транспорта Румынской Народной Республики.

Статья 3

Каждая делегация имеет по одному представителю, уполномоченному соответствующим министерством, и заместителю представителя.

В каждую делегацию, кроме экспертов по содержанию фарватера, входят эксперты по гидротехническим работам на Дунае, в частности, на болгарско — румынском участке.

Статья 4

Смешанная болгарско - румынская Комиссия собирается два раза в год на очередные сессии с 10 по 20 февраля и с 20 по 30 сентября.

Каждая Договаривающаяся Сторона может просить созыва внеочередной сессии, когда она это считает необходимым.

Если Комиссия считает, что нет необходимости созывать очередные сессии два раза в год и проведение одной сессии достаточно, она может представить соответствующее предложение заинтересованным министерствам.

Статья 5

Сессии проводятся поочередно на территории каждой из Договаривающихся Сторон в пункте, установленном Стороной, проводящей сессию.

Статья 6

Официальные языки Смешанной болгарско-румынской Комиссии — болгарский и румынский, на которых ведутся дискуссии, составляются документы и ведется переписка, касающаяся деятельности Комиссии.

Переводы обеспечиваются Стороной, на территории которой проводится сессия.

Статья 7

Заседания сессии проходят под очередным председательством уполномоченных представителей обеих Сторон.

Сторона, проводящая сессию, организует Секретариат сессии.

Статья 8

На каждой сессии устанавливается предварительная повестка дня следующей сессии.

Если в период между двумя сессиями возникают вопросы, требующие рассмотрения, то Договаривающиеся Стороны взаимно сообщают друг другу эти проблемы по крайней мере за 60 дней до открытия рассматриваемой сессии.

Окончательная повестка дня каждой сессии Смешанной болгарско-румынской Комиссии устанавливается на первом заседании соответствующей сессии.

Статья 9

Решения по вопросам, входящим в компетенцию Смешанной болгарско-румынской Комиссии, принимаются по согласованию между обоими представителями и немедленно входят в силу.

Если полная договоренность не может быть достигнута между обоими представителями и если некоторые вопросы выходят из рамок компетенции Комиссии, то они передаются каждой Стороной на решение соответствующих министерств.

Статья 10

Каждая сессия проводит необходимое количество заседаний для рассмотрения всех вопросов, включенных в окончательную повестку дня.

В конце сессии составляется на болгарском и румынском языках протокол, включающий принятые решения. Протоколы подписываются представителями. Секретариат направляет каждому представителю экземпляр протокола.

Статья 11

Задачи и функции Смешанной болгарско—румынской Комиссии вытекают из статьи 7 Соглашения и осуществляются согласно положениям настоящего Регламента.

Статья 12

Задачей Смешанной болгарско-румынской Комиссии является изучение и ознакомление с техническими требованиями, касающимися содержания и улучшения фарватера на болгарско-румынском участке Дуная.

Статья 13

Комиссия разрабатывает проекты общих и перспективных согласованных планов работ по содержанию и улучшению судоходного состояния болгарско—румынского участка, учитывая требования этого участка и реальные возможности частей, исполняющих работы, а также Рекомендации Дунайской Комиссии.

При разработке планов на длительный период постоянно следует следить за тем, чтобы работы, произведенные на соответствующих участках, осуществлялись аналогично, а имеющиеся на фарватере перекаты и препятствия постепенно устранялись.

Статья 14

Комиссия разрабатывает проекты ежегодных планов работ по содержанию и улучшению судоходного состояния совместного участка, распределенных по деятельности и объектам на болгарском и румынском участках.

Одновременно Комиссия устанавливает очередность срочности проведения работ, предлагаемых по плану.

Каждый год на сентябрьской сессии Комиссия утверждает проект плана работы на следующий год, а на февральской сессии — оперативный план и очередность работ, осуществляемых в течение года.

Статья 15

В случае возникновения исключительного положения, могущего коренным образом изменить судоходные условия на участке, требующего от обоих государств принятия дополнительных мер, Комиссия разрабатывает :

— совместный план действия на время наличия низких уровней воды в период навигации ;

— совместный план действия для предупреждения на болгарско-румынском участке наводнений, вызванных заторами.

Такие же планы мероприятий будут устанавливаться при возникновении других аналогичных случаев.

Статья 16

Комиссия изучает и разрабатывает также предложения, касающиеся технических и организационных мероприятий нормативного характера для нормального проведения работы частями, занимающимися содержанием и улучшением фарватера.

Комиссия занимается :

- установлением совместной технической терминологии ;
- унификацией способов производства работ на месте интерпретации данных для получения сопоставительных элементов ;
- введением для более крупных работ типовых формуляров.

Статья 17

Комиссия устанавливает на февральской сессии сроки выполнения годового оперативного плана, а также нижеследующие элементы :

- период установки и действия средств ограждения фарватера ;
- схему ограждения фарватера ;
- критические места, требующие особых наблюдений ;
- период проведения на критических местах гидрографических съемок ;
- период производства землечерпательных работ, направленных на поддержание необходимых для судоходства глубин ;
- текущие регуляционные работы, осуществляемые в течение года ;
- график рейсов гидрографических судов, предназначенных для ограждения фарватера.

Статья 18

Комиссия предлагает объем, форму, сроки и способ передачи в отношении взаимобмена информацией по вопросам, касающимся состояния фарватера и планируемых или случайных работ, производимых Договаривающимися Сторонами на совместном участке.

Статья 19

Комиссия высказывается по проектам работ в русле реки и следит за их развитием с тем, чтобы состояние фарватера не ухудшалось или в русле не имели бы место вредные изменения.

Комиссия уведомляет Договаривающиеся Стороны, если работы, проводимые на берегу или в территориальных водах одной из Договаривающихся Сторон могут вредить фарватеру или другой Договаривающейся Стороне.

Статья 20

Комиссия следит непосредственно или через компетентные органы каждой Договаривающейся Стороны за выполнением задач и обязательств,

вытекающих из болгарско-румынского Соглашения, из планов действий, совместно разработанных Смешанной болгарско-румынской Комиссией, и Рекомендаций Дунайской Комиссии.

Статья 21

Смешанная Комиссия принимает надлежащие меры к тому, чтобы Договаривающиеся Стороны не производили в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны технических или эксплуатационных работ, не связанных с содержанием судоходного пути.

Статья 22

Смешанная Комиссия регулирует в период между сессиями спорные вопросы технического или оперативного характера, возникающие между частями двух Договаривающихся Сторон, проводящими работы.

Статья 23

Смешанная Комиссия заботится о том, чтобы работы по содержанию и улучшению судоходных условий на совместном участке проводились на надлежащем уровне, при применении опыта других придунайских стран и советских гидротехников.

ГЛАВА III

ВЗАИМООБМЕН ИНФОРМАЦИЯМИ И ДАННЫМИ

Статья 24

Взаимообмен данными о состоянии и уровнях воды реки Дунай, а также информацией о ледовых явлениях на реке, направление навигационных оповещений для судоводителей, сообщение данных о положении плавучей и береговой навигационной путевой обстановки, изменениях на фарватере, минимальных глубинах в критических пунктах и съемках, периодически осуществляемых на фарватере болгарско-румынского участка реки Дунай, осуществляются путем обычной переписки между Службами содержания судоходного пути, находящимися в Джурджу и Русе.

Такой взаимообмен информацией должен быть постоянным и производиться таким образом, чтобы изменения в состоянии фарватера сообщались каждой стороне в возможно короткий срок.

Статья 25

Срочные информации, в частности, сообщения о возникновении опасности вследствие наличия заторов, наводнений, появления критических пунктов, изменения фарватера, аварии плавучих средств навигационной

путевой обстановки и т. д. сообщаются Службам, указанным в статье 24, по телеграфу или по телефону.

Навигационные оповещения судоводителям передаются другой Договаривающейся Стороне не позже 24 часов после их составления.

Статья 26

Взаимная передача гидрографических планов, выполняемых на болгарско-румынском участке реки Дунай компетентными организациями двух Договаривающихся Сторон, будет иметь место через Министерство Транспорта Народной Республики Болгарии и Министерство Водного и Воздушного Транспорта Румынской Народной Республики в сроки, установленные для каждого района, где проводятся гидрографические съемки, согласно статье 17 настоящего Регламента.

Статья 27

Взаимное сообщение по координированным общим и перспективным планам, а также годовым планам содержания фарватера на болгарско-румынском участке реки Дунай и передача возможных проектов и планов, касающихся вышеуказанных работ, будут иметь место между сессиями Смешанной болгарско-румынской Комиссии через Министерство Транспорта Народной Республики Болгарии и Министерство Водного и Воздушного Транспорта Румынской Народной Республики при соблюдении законоположений двух Договаривающихся Сторон.

Статья 28

Переписка, касающаяся обмена информацией между двумя Договаривающимися Сторонами, ведется на языке страны, направляющей корреспонденцию или информацию.

ГЛАВА IV

ПЕРЕХОД ГРАНИЦЫ И ПРОИЗВОДСТВО РАБОТ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОДАХ И НА ТЕРРИТОРИИ ДРУГОГО ГОСУДАРСТВА

Статья 29

Заявки по направлению оборудования и персонала в территориальные воды, предусмотренные в статье 12 Соглашения, должны включать следующие данные :

- участок реки, где производятся работы ;
- продолжительность срока работ ;
- характер работ и краткие указания основных операций, осуществляемых в территориальных водах Договаривающейся Стороны, которой направлена заявка ;
- описание применяемого оборудования ;
- список персонала, участвующего в работе (по крайней мере в 3 экземплярах) ;
- порт или пункт отправки персонала и оборудования.

Статья 30

Утверждение заявки о направлении оборудования и персонала для проведения гидротехнических работ в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны сообщается не позднее 15 дней после получения заявки.

Сообщение об утверждении заявки производится непосредственно через Службы содержания судоходного пути в Русе и Джурджу, а также через пограничные органы этих же местностей.

В исключительных и оправданных случаях, если срочность гидротехнических работ требует снижения 15-ти дневного срока, утверждение заявки будет сообщено в течение 5 дней.

Статья 31

Персонал, занятый на гидротехнических работах, вытекающих из Соглашения и Регламента, должен иметь удостоверение с фотографией, выданное назначающей его частью или указывающее на разрешение участвовать в гидротехнических работах на болгарско-румынском участке реки Дунай. Кроме того, имена этих лиц будут занесены в список, завизированный органами пограничного надзора их Государства.

Направление в территориальные воды другой Договаривающейся Стороны будет иметь место по списку направляемого персонала и оборудования по получении согласия соответствующей Стороны. Этот список визируется пограничными органами страны направления.

При переходе границы список проверяется пограничными органами другой Договаривающейся Стороны на основе специальных удостоверений, выданных персоналу.

Если работа продолжается несколько дней, то вышеуказанные органы могут ежедневно проверять персонал на месте работы на основе списка и специальных удостоверений.

Статья 32

В начале каждого года Министерство Транспорта Народной Республики Болгарии и Министерство Водного и Воздушного Транспорта Румынской Народной Республики взаимно в письменной форме уведомляют друг друга об установке, содержании и снятии средств плавучего ограждения и контрольных съемок судоходных глубин на фарватере, указывая при этом название и число судов, выделенных для этих работ.

Суда, используемые для ограждения судоходного пути, названия которых были сообщены, могут проводить вышеуказанные работы даже в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны.

Министерство Транспорта Народной Республики Болгарии и Министерство Водного и Воздушного Транспорта Румынской Народной Республики уведомят о вышеприведенном пограничные органы обоих Государств.

ГЛАВА V
ВЗАИМОПОМОЩЬ

Статья 33

Если одной из Договаривающихся Сторон потребуется помощь другой Договаривающейся Стороны в отношении оборудования или материалов, необходимых только для проведения работ по содержанию и улучшению судоходных условий на болгарско-румынском участке, предусмотренных в годовом плане, установленном Смешанной болгарско-румынской Комиссией, она направит свою заявку об этом через Министерство Транспорта Народной Республики Болгарии, соответственно через Министерство Водного и Воздушного Транспорта Румынской Народной Республики.

Статья 34

Если представляется возможным удовлетворить заявку, указанную в статье 33, то оборудование или материалы будут поставляться по соглашению, а расчет расходов, связанных с применением оборудования или поставкой материалов, производится согласно действующим между двумя Государствами положениям о товарообмене и платеже.

ГЛАВА VI
КОНСТАТАЦИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАДАЧ ПО СОДЕРЖАНИЮ ФАРВАТЕРА

Статья 35

На каждой очередной февральской сессии Смешанная болгарско-румынская Комиссия констатирует выполнение работ, запланированных на истекший год.

Констатация выполнения работ и способов выполнения обязательств Комиссии осуществляется при необходимости на месте, путем осмотра осуществленных объектов.

Статья 36

На основе констатации на месте Смешанная болгарско-румынская Комиссия составляет протокол, согласно статье 10 настоящего Регламента.

ГЛАВА VII
ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Статья 37

Срок действия настоящего Регламента идентичен сроку действия Соглашения, подписанного между Правительством Народной Республики Болгарии и Правительством Румынской Народной Республики о содержании и улучшении состояния фарватера на болгарско-румынском участке реки Дунай. Настоящий Регламент составляет неотъемлемую часть Соглашения.

СОГЛАШЕНИЯ, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ В 1957 ГОДУ

СОГЛАШЕНИЕ

МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ БОЛГАРИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФЕДЕРАТИВНОЙ НАРОД- НОЙ РЕСПУБЛИКИ ЮГОСЛАВИИ О БОЛЕЕ КОНКРЕТНОМ УРЕГУЛИРОВАНИИ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ

Подписано в Софии 19 апреля 1957 г.

Правительство Народной Республики Болгарии, с одной стороны, и Правительство Федеративной Народной Республики Югославии, с другой стороны, руководствуясь желанием создать в духе Конвенции о режиме судоходства на Дунае прочные условия сотрудничества на судоходном пути, которым является Дунай, в интересах торговли и свободного плавания торговых судов обоих Государств, на основе полного равноправия, договорились о нижеследующем:

§ 1. На участках Дуная, находящихся на территории Народной Республики Болгарии и Федеративной Народной Республики Югославии, торговые речные суда обеих Договаривающихся Сторон, а также их судовой экипаж, должны полностью соблюдать национальные предписания Государства, в водах которого они находятся.

§ 2. Каждая договаривающаяся Сторона признает положения другой Договаривающейся Стороны, касающиеся конструкции и снаряжений судов, а также судовых документов, документов о командном составе, минимальном числе судового экипажа и о судовой роли.

§ 3. Каждая из Договаривающихся Сторон признает действительность удостоверений личности для Дуная членов судового экипажа, выданных надлежащими органами другой Договаривающейся Стороны.

В удостоверении личности для Дуная члена экипажа могут быть записаны его жена и дети. Женам, а также детям старше 15 лет, могут быть выданы отдельные удостоверения личности для Дуная.

Все члены экипажа и сопровождающие их члены семьи должны быть занесены в список судового экипажа.

§ 4. Удостоверение личности для Дуная, выданное одной из Договаривающихся Сторон, дает право указанным в нем лицам пересекать государственную границу другой Договаривающейся Стороны без паспорта и визы водным путем на судне, в список судового экипажа которого они внесены. Копия этого списка должна быть передана при заходе и выходе судна надлежащим органам пограничного контроля.

Лица, указанные в абзаце 1, будут пользоваться правом схода на берег в порту другой Договаривающейся Стороны и свободного передвижения в районе порта с момента прибытия до отплытия судна. Если эти

¹ Официальный текст на болгарском и сербско-хорватском языках.

лица желают выйти за предел района порта, они должны получить разрешение надлежащих органов. Разрешение на передвижение действительно только для указанных в нем района порта и периода времени; этот период не может превышать продолжительности пребывания судна в порту.

Члены судового экипажа, которые ввиду необходимости лечения вне судна или по любой другой оправданной причине задержались на территории другой Договаривающейся Стороны после отхода судна, должны получить от надлежащих государственных органов разрешение на более длительное пребывание.

Лицо, имеющее удостоверение личности для Дуная, может в случае необходимости перейти государственную сухопутную или воздушную границу другой Договаривающейся Стороны, если на его удостоверении имеется действительная виза соответствующей Стороны.

Визы на такие проезды будут выдаваться в возможно короткий срок; на них может быть отмечено определенное направление проезда. В таком случае данное лицо обязано, соблюдая указанное направление и не задерживаясь без основания, покинуть страну, соответственно отправиться с государственной границы на судно.

Надлежащие визы для служебных поездок будут выдаваться на паспорта руководящих служащих обеих Договаривающихся Сторон в возможно короткий срок.

§ 5. Договаривающиеся Стороны своевременно обмениваются дипломатическим путем для информации удостоверениями личности для Дуная и уведомят друг друга, какие управления уполномочены выдавать, заверять такие документы и каков срок их действия.

§ 6. Съестные запасы, необходимые для экипажа и пассажиров, а также запасы, необходимые для эксплуатации и содержания судна, освобождаются, пока они находятся в водах другой Договаривающейся Стороны, от пошлины, налогов и сборов при въезде и выезде, при соблюдении действующих положений о таможенном надзоре соответствующей Договаривающейся Стороны.

Прочее количество запасов, превышающее нормальные нужды, и все товары подлежат таможенному надзору.

Запасы для эксплуатации и содержания судов одной из Договаривающихся Сторон, складированные под таможенным надзором на территории другой Договаривающейся Стороны, освобождаются от любых пошлин, налогов и сборов.

§ 7. Для облегчения судоходства как в транспортном, так и в торговом отношении, дунайские пароходства каждой Договаривающейся Стороны могут на основе полной эффективной взаимности открывать представительства (Агентства) в дунайских портах другой Договаривающейся Стороны при соблюдении действующего территориального законодательства страны.

§ 8. Налоги с доходов предприятий речного транспорта взимаются только Договаривающейся Стороной, на территории которой зарегистрировано местопребывание руководства (управление) предприятия.

§ 9. Заинтересованные пароходства обеих Договаривающихся Сторон могут заключать соглашения о сотрудничестве с тем, чтобы наладить

транспортно-технические или торговые условия. Эти соглашения должны быть одобрены надлежащими государственными органами.

§ 10. Настоящее соглашение подлежит одобрению Правительств Договаривающихся Сторон. Оно вступит в силу в день обмена грамотами, которыми Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга, что их Правительства одобрили настоящее Соглашение действием на один год.

Если три месяца до истечения первого года одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует настоящее Соглашение, оно остается автоматически в силе на следующий период одного года с тем же правом денонсации.

Совершено в Софии 19 апреля 1957 года в двух подлинных экземплярах на болгарском и сербско-хорватском языках, оба текста имеют одинаковую силу.

*По уполномочию Правительства
Народной Республики Болгарии*

п/п С. СТАЙКОВ

*По уполномочию Правительства
Федеративной Народной Республики Югославии*

п/п И. БРУКНЕР

СОГЛАШЕНИЕ¹

МЕЖДУ АВСТРИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ И СОЮЗОМ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК ОБ УРЕГУ- ЛИРОВАНИИ ТЕХНИЧЕСКИХ И КОММЕРЧЕСКИХ ВОПРОСОВ СУДОХОДСТВА ПО ДУНАЮ

Подписано в Москве 14 июня 1957 г.

Австрийская Республика и Союз Советских Социалистических Республик, в интересах развития торговли и судоходства между обоими Государствами и на основе принципа свободы судоходства, договорились о нижеследующем :

Статья 1

Исходя из того, что навигация на реке Дунай является свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равноправия в отношении портовых и навигационных сборов, а также в отношении условий торгового судоходства, обе Договаривающиеся Стороны с соблюдением взаимности примут меры к тому, чтобы на своих участках реки Дунай свободное судоходство для судов другой Договаривающейся Стороны было непрерывным и возможным в любое время.

Постановления настоящего Соглашения не распространяются на перевозки между портами одного и того же государства.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны предоставляют друг другу во всем, что касается торгового судоходства по реке Дунай, режим наибольшего благоприятствования и, в частности, в отношении пребывания в портах судов Договаривающихся Сторон, осуществления портовых операций (включая погрузочно-разгрузочные работы), использования портового оборудования и портовых складов, снабжения судов топливом и продовольствием, взимания сборов, а также в отношении оказания в необходимых случаях медицинской помощи.

Пользование услугами лоцманов торговыми судами одной из Договаривающихся Сторон при плавании на участке реки Дунай другой Стороны не будет являться обязательным. Однако должны быть приняты все меры к тому, чтобы просьба капитана о предоставлении лоцманов была по возможности удовлетворена в кратчайший срок.

¹ Вступило в силу 6 ноября 1957 г., согласно статье 17.
Официальный текст на немецком и русском языках.

Статья 3

При плавании торговых судов обеих Договаривающихся Сторон по реке Дунай должны соблюдаться законы и предписания соответствующего прибрежного государства, а также применяться общепринятые основные положения о плавании по Дунаю и правила речного надзора, постольку поскольку они не противоречат законам и предписаниям соответствующего прибрежного государства.

Обе Договаривающиеся Стороны примут меры к сотрудничеству их гидрометеорологических служб на Дунае.

Каждая из Договаривающихся Сторон признает предписания другой Договаривающейся Стороны, касающиеся конструкции и снаряжения судов, а также судовых документов и комплектования экипажа.

Статья 4

Обе Договаривающиеся Стороны будут принимать в рамках своих действующих законоположений меры к тому, чтобы по возможности ускорить и упростить осуществление таможенных, санитарных и прочих предписаний как в портах, так и на границе.

Статья 5

Торговые суда одной из Договаривающихся Сторон, а также перевозимые ими товары освобождаются от взимания пошлин и прочих сборов при следовании транзитом по Дунаю через территорию другой Договаривающейся Стороны. Таможенные власти государства, через которое осуществляется транзит, имеют право согласно действующим законам этого государства брать транзитные товары под таможенный надзор.

Статья 6

Торговые суда одной из Договаривающихся Сторон, заходящие временно в порты другой Договаривающейся Стороны не для производства грузовых операций, а для пополнения судовых запасов, таможенным формальностям не подвергаются и освобождаются от пошлин и прочих сборов; они, однако, находятся до их отхода под надзором таможенных органов.

Статья 7

Торговые суда одной из Договаривающихся Сторон, а также находящиеся на них предметы снаряжения, оборудования и запасные части при заходе на территорию другой Договаривающейся Стороны для временного пребывания, в частности, для погрузочно-разгрузочных операций, и при выходе из этой территории, освобождаются от пошлин и прочих сборов, а также от разрешений на ввоз и вывоз.

Ввозимые и находящиеся на судах судовые запасы для экипажа, пассажиров и для эксплуатации и содержания в порядке судов освобождаются от обложения пошлинами и прочими сборами как при ввозе, так и при их

вывозе, а равно освобождаются от разрешений на их ввоз и вывоз, при соблюдении постановлений о таможенном контроле той из Договаривающихся Сторон, в водах которой суда находятся.

Судовые запасы, превышающие обычную потребность, подлежат во время пребывания судов одной из Договаривающихся Сторон в водах другой Стороны, таможенному контролю без взимания пошлин и прочих сборов и без требований предъявления разрешений на их ввоз и вывоз.

Судовые запасы, необходимые для судового экипажа, пассажиров и для эксплуатации и содержания в порядке судов, которые складируются под охраной таможенного надзора на территории другой Договаривающейся Стороны, освобождаются от пошлин и прочих сборов, а также от разрешения на их ввоз и вывоз.

В отношении всех прочих товаров, не упомянутых в предыдущих абзацах настоящей статьи, применяются соответствующие таможенные постановления, действующие в государстве, в водах которого суда находятся.

Статья 8

Каждая из Договаривающихся Сторон будет признавать удостоверения личности членов судового экипажа, выданные надлежащими властями другой Договаривающейся Стороны. Такими удостоверениями личности являются: для членов судового экипажа австрийских судов „Донаушифераусвайз“, а для членов судового экипажа советских судов „Паспорт моряка СССР“.

Если жены и дети членов судового экипажа находятся вместе с ними на борту судна, то дети старше 15-ти лет и жены должны иметь отдельные удостоверения личности, а дети в возрасте 15-ти лет и моложе должны быть записаны в удостоверение личности отца или матери.

Все члены судового экипажа и находящиеся вместе с ними на борту судна жены и дети должны быть занесены в списки судового экипажа судна.

Статья 9

Удостоверения личности, упомянутые в статье 8 настоящего Соглашения, дают право указанным в них лицам, находящимся на борту судна одной из Договаривающихся Сторон, на пересечение государственной границы другой Договаривающейся Стороны в обоих направлениях без заграничного паспорта и визы, при условии занесения соответствующего лица в списки судового экипажа судна.

Лица, имеющие удостоверение личности одной из Договаривающихся Сторон, пользуются правом схода на берег в пределах территории порта другой Договаривающейся Стороны и свободного передвижения по этой территории во время пребывания судна в порту. При сходе на берег все лица обязаны проходить установленную в данном порту паспортную и таможенную проверку. Упомянутые лица могут выйти за пределы территории порта лишь с разрешения надлежащих властей.

Статья 10

Лица, имеющие удостоверение личности одной из Договаривающихся Сторон, могут, в случае необходимости, переходить сухопутную государ-

ственную границу другой Договаривающейся Стороны, если на удостоверениях личности имеется виза этой другой Стороны. В этом случае эти лица должны передвигаться к месту назначения не задерживаясь без основания на государственной территории другой Стороны.

Визы на удостоверения личности выдаются с учетом законоположений соответствующего государства в возможно короткий срок.

Статья 11

Служащие судоходных учреждений и предприятий одной из Договаривающихся Сторон для пересечения в служебных целях государственной границы другой Стороны должны иметь надлежащие заграничные паспорта с соответствующими визами.

При этом каждая из Договаривающихся Сторон будет принимать меры к тому, чтобы лицам, указанным в абзаце первом настоящей статьи, требуемые визы выдавались в возможно короткий срок и, в случае необходимости, разрешалось посещение дунайских портов и судов.

Статья 12

Члены судового экипажа одной из Договаривающихся Сторон, грубо или неоднократно нарушавшие законы или предписания другой Стороны, по соответствию обоснованному требованию властей этой Стороны, не должны быть допущены на суда при дальнейшем их плавании в водах того государства, законы или предписания которого были нарушены.

Статья 13

Ни одно судно Договаривающихся Сторон не будет причаливать или становиться на якорь на участке реки другой Стороны за пределами порта без особого разрешения надлежащих властей этой Стороны, за исключением случаев непреодолимой силы или при невозможности дальнейшего плавания. В этих случаях судовой экипаж должен оставаться на борту судна и не покидать судно без разрешения соответствующих береговых властей. По поручению капитана судна, в необходимых случаях, два-три члена судового экипажа могут сойти на берег для извещения ближайших береговых властей.

Если жизни членов экипажа угрожает опасность, последним разрешается сойти на берег. Однако им не разрешается покидать место высадки до прибытия официальных властей, которые должны быть вызваны членами экипажа. Члены экипажа обязаны выполнять законные указания этих властей.

Статья 14

Перевозки грузов, предназначенных к транспортировке по Дунаю по австрийско-советскому товарообороту в обоих направлениях, будут распределяться судоходными предприятиями обеих Договаривающихся Сторон справедливо и с соблюдением интересов этих предприятий так, чтобы обоюднo было обеспечено удовлетворительное участие в этих дунайских перевозках.

Судоходные предприятия обеих Сторон могут с согласия компетентных властей договариваться по техническим и коммерческим вопросам, в частности, относительно целесообразного распределения перевозок товаров по Дунаю и на основании этого, по возможности в скором времени, заключат соответствующее соглашение.

Статья 15

Учреждение и деятельность агентств судоходных предприятий будет осуществляться с соблюдением законоположений и установленных правил той из Договаривающихся Сторон, на территории которой намечено образовать такое агентство.

Статья 16

Дунайские судоходные предприятия каждой из Договаривающихся Сторон будут облагаться и уплачивать налоги, непосредственно связанные с их деятельностью по осуществлению перевозки и доставки пассажиров и грузов, только в том государстве, в котором находится руководство (управление) предприятия.

Статья 17

Настоящее Соглашение подлежит ратификации. Оно вступит в силу в день обмена ратификационными грамотами, который будет произведен в г. Вене. Соглашение будет оставаться в силе до тех пор, пока оно не будет денонсировано одной из Договаривающихся Сторон с предупреждением за три месяца до истечения очередного календарного года.

Совершено в г. Москве 14 июня 1957 года в двух экземплярах, каждый на немецком и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

*По уполномочию Федерального
Президента Австрийской Республики*

п/п БИШОФФ

*По уполномочию Президиума
Верховного Совета Союза Советских
Социалистических Республик*

п/п БАКАЕВ

ЧАСТЬ II

**СОГЛАШЕНИЯ, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ МЕЖДУ ПАРОХОДСТВАМИ
ПРИДУНАЙСКИХ СТРАН ПО ВОПРОСАМ
СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ**

СОГЛАШЕНИЯ, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ В 1955 ГОДУ

СОГЛАШЕНИЕ¹

МЕЖДУ БОЛГАРСКИМ РЕЧНЫМ ПАРОХОДСТВОМ, ВЕНГЕРСКИМ ПАРОХОДСТВОМ—АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО, РУМЫНСКИМ МОРСКИМ И РЕЧНЫМ ПАРОХОДСТВОМ, СОВЕТСКИМ ДУНАЙСКИМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ПАРОХОДСТВОМ И ЧЕХОСЛОВАЦКИМ ДУНАЙСКИМ ПАРОХОДСТВОМ — НАРОДНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ОБ ОБЩИХ УСЛОВИЯХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ²

Подписано в Братиславе 26 сентября 1955 года³

В целях определения условий перевозок по Дунаю экспортно-импортных грузов Болгарии, Венгрии, Румынии, СССР и Чехословакии Болгарское речное пароходство (БРП), Венгерское пароходство — акционерное общество (МАХАРТ), Румынское морское и речное пароходство (НАВРОМ), Советское Дунайское государственное пароходство (СДГП) и Чехословацкое Дунайское пароходство — народное предприятие (ЧСПД), в лице своих уполномоченных, договорились о том, что на экспортные и импортные перевозки грузов по Дунаю на судах вышеуказанных дунайских пароходств будут распространяться нижеследующие общие условия перевозок.

I. ЗАЯВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ

Статья 1

Грузы принимаются перевозчиком для перевозки на основании заявок грузоотправителя (фрахтователя), в которых указываются :

- a)* желательный срок подачи тоннажа ;
- b)* род и количество груза, подлежащего перевозке или буксировке ;
- c)* пункт погрузки и выгрузки ;
- d)* наименование и адрес отправителя (фрахтователя) ;
- e)* наименование и адрес получателя.

Кроме того, в заявке указывается адрес агента (уполномоченного) отправителя, которого надлежит известить о готовности судна к погрузке или буксировке.

¹ Вступило в силу 31 декабря 1955 г., согласно § 4 статьи 63.

² Официальный текст на русском и французском языках (текст на французском языке, включенный в Сборник соглашений, не является официальным).

³ Текст Соглашения приводится с изменениями, внесенными на Конференциях директоров дунайских пароходств, состоявшихся в Братиславе с 26 мая по 3 июня 1958 г. и в Варне с 20 по 27 августа 1959 г.

Статья 2

Заявки могут быть сделаны в письменной форме или устно ; устные заявки и заявки по телеграфу подтверждаются письменно.

Перевозчик в течение трех дней со дня получения заявки должен либо подтвердить заявку грузоотправителя (фрагтователя), либо отклонить её. Если перевозчик не ответил в срок на заявку, это значит, что заявка была отклонена. При подтверждении заявки перевозчик может внести в нее те или иные изменения, которые должны быть согласованы с грузоотправителем (фрагтователем).

III. ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 3

На погруженный на судно груз или объект, подлежащий буксировке, перевозчик выдает по желанию грузоотправителя коносамент или накладную. Коносамент или накладная составляются в соответствии с погрузочным орденом, подписанным грузоотправителем, предъявленным перевозчику не позднее начала погрузки судна.

Статья 4

Грузоотправитель должен не позднее 24 часов до начала погрузки груза обеспечить перевозчику в пункте отправления вместе с погрузочным орденом все документы, требуемые портовыми, таможенными, санитарными или другими правилами, и отвечает перед перевозчиком за убытки, происшедшие вследствие несвоевременной передачи, неправильности или недостаточности этих документов.

Статья 5

Коносамент составляется не менее чем в двух экземплярах, причем один экземпляр следует при грузе. По желанию отправителя ему может быть выдан коносамент или накладная в нескольких экземплярах тождественного содержания, причем в каждом из них отмечается число составленных экземпляров коносамента или накладной. Если коносамент выдан перевозчикам более чем в одном экземпляре, то после выдачи груза по одному из них остальные теряют силу.

Подлинник накладной следует при грузе и на месте назначения должен быть выдан грузополучателю вместе с грузом. Грузоотправитель на месте отправления получает дубликат накладной, однако по его желанию ему может быть выдана одна или несколько копий дубликата накладной и грузополучателю одна или несколько копий накладной.

Предъявленный грузоотправителю с печатью пароходства коносамент или подлинник дубликата накладной является подтверждением о принятии перевозчиком к перевозке указанного в этом документе груза.

Статья 6

Коносамент или накладная составляется по единому образцу (форме) и имеет текст, излагающий условия перевозки, обязательные как для перевозчика, так и для грузоотправителя (грузополучателя). Бланки коносаментов и накладных печатаются на языке страны перевозчика и на русском и французском языках.

Статья 7

По согласованию с грузоотправителем в коносамент или накладную могут быть внесены перевозчиком иные условия, которые в этом случае являются обязательными как для грузоотправителя, так и для перевозчика.

III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ ЗА ПРЕДЪЯВЛЕНИЕ ГРУЗОВ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ПРИЕМ ГРУЗОВ К ПЕРЕВОЗКЕ

Статья 8

Если грузовладелец или фрахтователь не предъявит груз к перевозке или предъявит его в меньшем количестве, чем это было условлено, он уплачивает перевозчику штраф в размере 50% провозной платы за все непредъявленное количество груза.

Указанный штраф, уплачиваемый грузовладельцем или фрахтователем, уменьшается на одну треть в тех случаях, когда грузоотправитель предупредит перевозчика об отсутствии груза за 10 дней.

Статья 9

Если грузоотправитель предъявит груз в неисправной таре, с неисправной маркировкой и не приведет, по предложению перевозчика, тару и маркировку в надлежащее состояние в срок, обеспечивающий своевременную погрузку, неисправная часть груза считается непредъявленной.

При отказе в принятии груза по этой причине составляется акт за подписями представителей перевозчика и грузоотправителя.

Статья 10

Если перевозчик отказал в приеме согласованного количества груза, предназначенного к перевозке, или не предоставил судно для перевозки груза, он уплачивает грузовладельцу или фрахтователю штраф в размере 50% провозной платы за непринятое количество груза. Указанный штраф, уплачиваемый перевозчиком, уменьшается на одну треть в тех случаях, когда перевозчик предупредит грузовладельца или фрахтователя о неприеме груза за 10 дней.

Статья 11

Перевозчик имеет право предоставить судно для погрузки с отклонением от срока, согласованного при принятии заявки, на четверо суток в ту или иную сторону.

Если фактически судно будет принято под погрузку ранее согласованного срока, сталийное время исчисляется с момента фактического начала работ.

За опоздание в подаче судна против согласованного срока (включая отклонения) перевозчик уплачивает грузовладельцу или фрахтователю в течение первых восьми суток опоздания штраф в размере 0,05% от провозной платы за каждые сутки опоздания. По истечении восьми суток опоздания грузовладелец или фрахтователь имеет право отказаться от использования судна и взыскать с перевозчика штраф в размере 50% провозной платы. При этом в суммы штрафа засчитывается ранее уплаченный перевозчиком штраф за опоздание в подаче судна.

Стороны освобождаются от уплаты штрафа, предусмотренного статьями 8, 10, 11, при обстоятельствах, предусмотренных статьей 63.

IV. ПОРЯДОК РАСЧЕТА ЗА ПЕРЕВОЗКУ

Статья 12

Оплата за принятый к перевозке груз производится по согласованию сторон, при отправлении груза— грузоотправителем, при получении груза— грузополучателем, согласно установленным тарифам.

Оплата производится не позже 48 часов после получения счета. Если причитающаяся перевозчику оплата за перевозку не будет произведена в срок, грузоотправитель или грузополучатель обязан уплатить перевозчику пеню в размере 0,05% за каждый день просрочки.

Статья 13

Недобор оплаты за перевозку и дополнительных сборов, выявившихся после отправления груза, должен быть произведен плательщиком фрахта не позднее 48 часов после получения дополнительного счета. В случае неоплаты недобора в течение вышеуказанного срока плательщик фрахта уплачивает штраф в размере 0,05% от неоплаченной в срок суммы за каждый день просрочки.

Переборы возвращаются перевозчиком плательщику фрахта в течение 48 часов после предъявления соответствующего требования, с уплатой штрафа в размере 0,05% от неоплаченной в срок суммы за каждый день просрочки.

Статья 14

Оплата за перевозку, дополнительных сборов и штрафа производится в валюте государства места отправления или получения груза, если не будет обусловлено иное.

Статья 15

Погрузка принятых к перевозке грузов на суда и выгрузка грузов с судов в пунктах назначения производится силами и средствами перевозчика или его агента за счет грузоотправителя (грузополучателя) или силами, средствами и за счет грузоотправителя (грузополучателя).

Статья 16

Перевозчик объявляет для сведения грузоотправителей и грузополучателей перечень портов и пристаней, в которых погрузочные работы производятся силами и средствами перевозчика или его агента, а также ставки за производство этих работ. По договоренности с грузоотправителем (грузополучателем) обязанности по погрузке и разгрузке могут быть приняты на себя перевозчиком в пунктах, не перечисленных в упомянутом перечне.

Статья 17

В пункты и из пунктов, где погрузочно-разгрузочные работы не производятся перевозчиком или его агентом, грузы принимаются к перевозке лишь на условиях погрузки (разгрузки) судна силами, средствами и за счет грузоотправителя (грузополучателя) с ответственностью грузоотправителя за сроки погрузки и разгрузки судна.

Ответственность за сроки погрузки и (или) разгрузки судна может быть отнесена и на грузополучателя, если это будет обусловлено при приеме заявки на перевозку грузов.

Статья 18

Погрузка и разгрузка судов производится в порядке очередности их прибытия в порты (пункты) по нормам, установленным для данного порта согласно приложению I настоящего Соглашения. Нормы погрузки-разгрузки судов в портах (пунктах), не перечисленных в приложении I, устанавливаются соглашениями между фрахтователем и перевозчиком.

Погрузка-разгрузка самоходных сухогрузных и наливных судов производится вне очереди.

Статья 19

В тех случаях, когда погрузка производится силами, средствами и за счет грузоотправителя, перевозчик обязан уточнить дату подачи судна под погрузку за двое суток до фактической подачи судна с соблюдением постановлений статьи 11.

Статья 20

В тех случаях, когда выгрузка производится силами, средствами и за счет грузополучателя, перевозчик обязан сообщить грузоотправителю ориентировочную дату прихода судна в пункт назначения и день отправ-

ления судна в рейс. Если выгрузка грузов в пункте назначения будет осуществляться не непосредственно грузополучателем, грузоотправитель при сдаче груза к перевозке обязан сообщить перевозчику точное наименование и адрес организации, которая по договоренности в грузоотправителем будет производить выгрузку судна. Грузоотправитель обязан информировать грузополучателя (или организацию, которая по договоренности с ним будет производить выгрузку судна) об ожидаемом времени прихода судна в пункт назначения и сообщить ему все необходимые сведения о судне и грузе.

Перевозчик сообщает грузополучателю в порту выгрузки или иной организации, по указанию грузоотправителя, уточненное время прибытия судна в пункт назначения за двое суток до прибытия при следовании вниз по течению и за пять суток — при следовании против течения.

Статья 21

Начало ответственности за сроки погрузки (выгрузки) устанавливается через три часа после вручения извещения (нотиса), вручаемого грузоотправителю (грузополучателю) или иной организации по указанию грузоотправителя (грузополучателя), причем извещения (нотисы) вручаются в любое время суток.

Если в момент прибытия судов в порт погрузки или разгрузки в нем находятся другие суда под грузовыми операциями, то счет стальной нормы времени судна начинается с момента вхождения его в норму одновременной обработки судов, с учетом количества ранее прибывших судов и норм погрузки (разгрузки), установленных в данном порту. Время вхождения судна в норму обработки отмечается в нотисе, с указанием перечня всех судов, ранее прибывших в порт, в очереди за которыми судно должно обрабатываться.

Вхождение судна в норму одновременной обработки исчисляется с момента окончания планового срока обработки одного из судов, стоящих под погрузкой-выгрузкой, даже если фактически обработка этого судна не окончена или, при досрочной обработке, с момента фактического окончания обработки одного из судов.

Грузоотправитель, грузополучатель или их представитель не вправе отказаться от принятия извещения (нотиса) о готовности судна к грузовым операциям.

Статья 22

Грузоотправитель, грузополучатель (или иная организация по указанию грузоотправителя) обязаны производить погрузку (выгрузку) круглосуточно и ежедневно, включая праздничные дни, если действующими в стране законоположениями не предусмотрено иное. Во времени стоянки судна под грузовыми операциями, положенному по нормам, добавляется время, в течение которого погрузка (выгрузка) не могла производиться по причинам, зависящим от перевозчика или непогоды, если погрузка в это время фактически не производилась.

Время, фактически затреченное на погрузку (выгрузку) судна, с указанием времени, которое должно быть добавлено к положенному по

нормам, фиксируется в акте погрузки (выгрузки), подписываемом, с одной стороны, капитаном (шкипером) судна или его агентом, а с другой — грузоотправителем (грузополучателем) или иной организацией, по указанию грузоотправителя.

Погрузка не считается законченной, пока грузоотправитель не вручил перевозчику всех документов, необходимых для сопровождения груза, или не подписал акта погрузки.

Выгрузка не считается законченной, пока грузополучатель не оформил всех необходимых документов, свидетельствующих о приеме им груза от перевозчика, и не подписал акта выгрузки.

Статья 23

За задержку судна под погрузкой или разгрузкой сверх установленного времени грузоотправитель или грузополучатель выплачивает перевозчику штраф из расчета 30 копеек с тонны грузоподъемности судна в сутки или, соответственно, часть суток (часов). При этом 30 минут округляются до полного часа, менее 30 минут в расчет не принимаются. За досрочное освобождение судна перевозчик уплачивает грузополучателю или грузоотправителю премию в размере 50% установленного штрафа. Расчеты производятся на основании акта о погрузке (выгрузке) судна.

По поручению грузоотправителя или грузополучателя расчеты по штрафам и премиям за погрузку или выгрузку судна могут производиться перевозчиком непосредственно с той организацией, которая по указанию грузоотправителя или грузополучателя будет производить разгрузку или погрузку судна.

Платежи производятся в валюте той страны, в порту которой происходит погрузка (выгрузка), если иное не предусмотрено особым соглашением между перевозчиком и грузоотправителем.

Статья 24

В случае, если стоянка судна под погрузкой силами и средствами грузоотправителя превысит двойное, установленное нормами время, но не менее пяти суток, перевозчик имеет право отправить судно в рейс с недогрузом. Грузоотправитель обязан в этом случае, кроме оплаты штрафа за имевший место простой, оплатить перевозчику 100% провозной платы за недогруженную часть груза от пункта отправления до пункта назначения.

Статья 25

В случае, если стоянка судна под разгрузкой силами и средствами грузополучателя (или иной, указанной грузоотправителем организации) превысит двойное, установленное нормами время, но не менее пяти суток, а также при отказе грузополучателя от разгрузки или приема прибывшего в его адрес груза, перевозчик имеет право произвести выгрузку груза и сдать его на хранение в этом же пункте, а при невозможности — в любом ближайшем пункте страны назначения, где это окажется возможным, с немедленным извещением об этом грузоотправителя.

Все понесенные перевозчиком расходы по выгрузке и хранению груза, а также причитающийся штраф за простой судна оплачиваются в этих случаях грузоотправителем. За перевозчиком сохраняется залоговое право на груз.

Статья 26

В случаях, когда погрузка (выгрузка) производится силами и средствами грузоотправителя, грузополучателя или другой, по указанию грузоотправителя, организацией, последние несут перед перевозчиком материальную ответственность за причинение судну или судовому инвентарю в процессе грузовых работ повреждения в размере фактической стоимости ремонта (или замены поврежденных частей).

VI. ПОРЯДОК ПРИЕМА И СДАЧИ ГРУЗА

Статья 27

Подлежащие перевозке грузы сдаются перевозчику грузоотправителем и принимаются от перевозчика грузополучателем в процессе погрузки (выгрузки) на судне. Своевременная обеспечивающая сроки производства грузовых работ по установленным нормам доставка грузов к судну и от судна лежит на обязанности грузоотправителя (грузополучателя), который несет перед перевозчиком ответственность за простой судна из-за несвоевременного подвоза (уборки) груза согласно статье 23.

Ответственность перевозчика за принятый к перевозке груз начинается с момента выдачи расписки капитаном (шкипером) судна или его агентом в приеме груза на погрузочном ордере и заканчивается с момента выдачи расписки грузополучателем (или иной организацией по указанию грузоотправителя) на копии коносамента в получении груза.

Статья 28

В пунктах, где погрузка производится силами и средствами перевозчика, прием от грузоотправителей подлежащих перевозке грузов перевозчик может производить заблаговременно, с условием хранения их на своих складах до постановки судна под погрузку за установленную им плату.

Аналогично этому в пунктах, где выгрузка грузов производится силами и средствами перевозчика, последний может принимать грузы в свой склад, с последующей выдачей их грузополучателю со складов после уплаты установленной перевозчиком платы за хранение.

Ответственность перевозчика за груз в этих случаях начинается с момента учинения им расписки на погрузочном ордере в приеме груза на склад для предварительного хранения и заканчивается с момента учинения расписки грузополучателем на копии коносамента в получении груза со склада.

Статья 29

По согласованию между перевозчиком и грузоотправителем количество принимаемых от грузоотправителя и сдаваемых грузополучателю сухогрузов определяется :

a) по весу, заявленному грузоотправителем в погрузочном ордере, с правом перевозчика проверить заявленный вес любым способом как при погрузке, так и при выгрузке для определения суммы провозных платежей ;

b) по грузовой шкале судна (осадке) до и после погрузки (выгрузки) с оформлением результатов замера актом за подписью капитана (шкипера) судна или его агента и грузоотправителя (грузополучателя), прилагаемых к коносаменту ;

c) по весу, определяемому на весах (сотенных, бункерных, вагонных, элеваторных и других), принадлежащих перевозчику, грузоотправителю или грузополучателю и имеющих клеймо годности в соответствии с установленными в данной стране порядками ;

d) по количеству штук отдельных грузовых мест и по весу, заявленному грузоотправителем или определенному любым иным способом.

Статья 30

По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем количество принимаемых от грузоотправителя и сдаваемых грузополучателю грузов, перевозимых наливом в танкерах, определяется :

a) по замерам количества груза до и после налива в береговых емкостях, имеющих заверенные доверительными органами данной страны калибровочные таблицы ;

b) по замерам количества груза в танкерах, имеющих калибровочные таблицы, заверенные в соответствии с порядком, установленным в стране перевозчика ;

c) при отсутствии заверенных калибровочных таблиц количество принятого и сдаваемого груза устанавливается замером высоты налива в танкерах при погрузке и выгрузке, а вес перевозимого груза для исчисления провозных платежей — по заявлению грузоотправителя.

Статья 31

По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем перевозка груза может осуществляться с проводниками, назначенными грузоотправителем.

Статья 32

В случаях, когда погрузка производится силами и средствами грузоотправителя, грузовые помещения судна, если иное не предусмотрено соглашением перевозчика с грузоотправителем, опломбировываются пломбами грузоотправителя, которые снимают в пункте назначения с учетом грузополучателя или агента грузоотправителя. Наложение и снятие пломб оформляются специальным актом.

Статья 33

В случаях, предусмотренных статьями 31 и 32, количество и вес груза определяются по заявлению грузоотправителя с правом перевозчика проверить его любым способом при погрузке или выгрузке для определения суммы провозных платежей.

Статья 34

Определение количества груза при сдаче грузополучателю производится тем же способом, что и при приеме его от грузоотправителя, если иное не установлено специальным соглашением между перевозчиком и грузоотправителем. Установленный перевозчиком и грузоотправителем способ определения количества перевозимого груза обязателен для грузополучателя.

Статья 35

При установлении в пунктах выгрузки недостачи грузов против определенного в пункте погрузки количества, грузополучатель, с соблюдением постановлений раздела IX, заявляет претензии :

а) в случаях, указанных в пунктах „b“, „c“, „d“ статьи 29 ; в пунктах „a“, „b“, „c“ статьи 30, а также в статье 32 при наличии акта, свидетельствующего о том, что груз прибыл с нарушенными пломбами грузоотправителя к перевозчику, причем количество недостающего груза фиксируется в специальном акте за подписью капитана (шкипера) судна или другого представителя перевозчика и грузополучателя ;

б) в случаях, указанных в пункте „a“ статьи 29, в статье 31, а также в статье 32 при наличии акта о целостности пломб грузоотправителя в пункте назначения — к грузоотправителю.

В этих случаях перевозчик обязан участвовать в производимой грузополучателем проверке количества груза и скреплять своей подписью акт, фиксирующий размер оказавшейся недостачи. При этом грузоотправителем сохраняется право привлекать перевозчика в качестве соответчика.

Статья 36

Легковоспламеняющиеся, взрывчатые и огнеопасные грузы, едкие и ядовитые вещества, самовоспламеняющиеся грузы, предметы высокой стоимости (золото, серебро, платина и другие) принимаются к перевозке по особому соглашению между грузоотправителем и перевозчиком.

Статья 37

По желанию грузоотправителя перевозчик принимает на себя за дополнительное вознаграждение выполнение поручений грузоотправителя по страхованию отправленных грузов в страховых организациях в соответствии с существующими законами.

VIII. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Статья 38

Перевозчик обязан доставить принятый к перевозке груз в пункт назначения в установленные для этого сроки, согласно приложению 2.

Статья 39

Ответственность перевозчика за выполнение сроков доставки грузов наступает с 24 часов суток, следующих за днем выдачи грузоотправителю коносамента, и заканчивается :

a) в случаях, когда выгрузка груза производится силами и средствами перевозчика, — в день направления получателю извещения о прибытии груза ;

b) в случаях, когда выгрузка груза производится силами и средствами грузополучателя, — в день вручения нотиса о готовности судна к выгрузке согласно статье 21.

Статья 40

За просрочку при доставке грузов перевозчик уплачивает грузоотправителю штраф в размере 15 копеек с тонны груза за каждые сутки опоздания, но не более 25% от суммы провозных платежей (без дополнительных сборов).

Статья 41

Перевозчик освобождается от ответственности за просрочку при доставке грузов в случаях :

a) предусмотренных статьей 63 ;

b) если грузы приняты к перевозке между 1 ноября и днем открытия навигации (статья 63) ;

c) если требование об оплате штрафа не будет предъявлено в течение 30 дней со дня доставки груза в пункты назначения.

VIII. ОБЯЗАННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА И ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ В ОТНОШЕНИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СОХРАННОСТИ ГРУЗОВ

Статья 42

Грузовые помещения судов, на которых осуществляется перевозка, должны быть надлежащим образом подготовлены перевозчиком, а также должны обеспечивать необходимые для данного груза условия перевозки.

Статья 43

Перевозчик несет ответственность за размещение груза в грузовых помещениях судна, обеспечивающее сохранность груза и правильную загрузку судна. В случаях, когда погрузка производится грузоотправителем, последний обязан выполнять все требования капитана (шкипера) судна, касающиеся погрузки и укладки грузов в грузовых помещениях и на палубе.

Статья 44

Сепарация грузов в процессе погрузки производится перевозчиком или грузоотправителем в зависимости от того, кто производит погрузку. Перевозчик производит сепарацию за счет грузоотправителя.

Статья 45

Грузоотправитель обязан предъявить к перевозке груз в исправной таре, обеспечивающей сохранность груза в условиях перевозки.

Статья 46

Тарные и штучные грузы должны предъявляться к перевозке замаркированными. В маркировке грузоотправитель обязан указать :

- a) наименование грузоотправителя,
- b) порт отправления,
- c) порт назначения,
- d) наименование грузополучателя,
- e) числителем — номер данного места, знаменателем — количество в отгружаемой партии.

При перевозке массовых, тарных и штучных грузов по договоренности с перевозчиком количество реквизитов маркировки может быть сокращено.

Статья 47

На грузах, требующих особого обращения при перевозке, делается специальная маркировка, например, „верх“, „не кантовать“, „осторожно“ и т. д. На грузовых местах весом более 1000 кг указываются вес брутто, места для стропления при грузовых работах, а также намечается центр тяжести места.

Статья 48

Грузоотправитель несет ответственность за правильность заявленного им наименования груза и за качество необходимой для этого груза внутренней упаковки.

Статья 49

Перегрузка груза в пути с одного судна на другое в случае возникновения у перевозчика в этом необходимости производится по его распоряжению и за его счёт.

Если необходимость перегрузки вызвана обстоятельствами, указанными в статье 63, перегрузка производится за счет грузоотправителя.

IX. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА УТРАТУ И ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА

Статья 50

Перевозчик отвечает за утрату и повреждение груза. Он освобождается от ответственности, если будет доказано, что утрата, повреждение или утечка груза произошли вследствие обстоятельств, которые не могли быть им предотвращены.

Кроме того, перевозчик не отвечает :

а) за повреждение, качество или утрату груза, который с согласия отправителя перевозился на палубе или на беспалубном судне, если повреждение или утрата груза произошли от такого способа перевозки ;

б) за повреждение или утрату груза, если повреждение или утрата произошли вследствие неисправности тары, которая не могла быть обнаружена при приеме груза к перевозке ;

в) за повреждение груза, погрузка и выгрузка которого производились грузоотправителем или грузополучателем, если причины ущерба вызваны погрузкой или выгрузкой ;

г) за ущерб в таких грузах, которые по своим свойствам подвержены полной или частичной утрате или повреждению, как-то : ржавчине, внутренней порче, замерзанию, усушке, испарению, гниению и т. п., если ущерб произошел несмотря на соблюдение перевозчиком должной заботливости при перевозке грузов.

Если по обстоятельствам дела ущерб мог произойти от одной из указанных в п. п. „а”, „б”, „с”, „д” настоящей статьи причин, то предполагается, что он действительно произошел от одной из них, поскольку не будет доказано обратное.

Статья 51

Если при приеме груза получатель не заявил перевозчику о частичной утрате или повреждении груза, то требования получателя к перевозчику о недостатке или повреждении груза считаются погашенными. В случае, если частичная утрата или повреждение груза не могли быть обнаружены при обычном способе приема груза, то заявление перевозчику может быть сделано получателем в течение 48 часов после приема груза, причем заявитель должен доказать, что частичная утрата или повреждение груза произошли во время перевозки.

Статья 52

Вознаграждение за утраченный груз определяется его действительной стоимостью по государственным оптовым ценам места назначения, существующим на день выдачи груза. Вознаграждение за повреждение груза определяется разницей между стоимостью поврежденного груза и стоимостью того же груза в неповрежденном виде по государственным оптовым ценам места назначения, существующим на день выдачи груза.

Статья 53

Претензии об утрате и повреждении грузов предъявляются грузоотправителем или грузополучателем к перевозчику в письменной форме по месту нахождения управления пароходства.

К претензии должны быть приложены коносамент или накладная, а также соответствующие акты, свидетельствующие об утрате или повреждении груза по вине перевозчика.

Предъявленные претензии должны быть рассмотрены перевозчиком в течение трех месяцев со дня их получения.

Статья 54

Претензии и иски об утрате и повреждении груза погашаются годичной давностью, исчисляемой со дня выдачи груза (а в случае, если груз не был выдан, — со дня, в который он должен быть выдан), с тем, что в случае подачи письменного заявления, согласно статье 53, течение давностного срока приостанавливается. Если претензия перевозчиком отклонена, то течение давностного срока возобновляется со дня сообщения заявителю письменного ответа, а если претензия оставлена без ответа, то со дня истечения указанного в статье 53 трехмесячного срока.

Статья 55

В случае отказа перевозчика в удовлетворении претензии полностью или части ее, а также в случае отказа грузоотправителя или грузополучателя удовлетворить требование перевозчика, споры между ними подлежат, за исключением подсудности общим судам, рассмотрению в арбитраже по месту нахождения ответчика.

Положение настоящей статьи распространяется на споры, которые могут возникнуть между перевозчиком, грузоотправителем или грузополучателем в связи с просрочкой в доставке грузов, непредъявлением или неприемом грузов к перевозке, простоем судов и др.

Решения арбитража являются окончательными и обязательными для участвующих в арбитраже сторон.

Статья 56

В случае просрочки платежа по решениям, вынесенным арбитражем, уплачивается штраф в размере 0,05% за каждый день просрочки.

Статья 57

Платежи по претензиям и искам производятся в валюте государства, места нахождения стороны, предъявляющей требование, если иное не будет условлено между сторонами.

Х. ОБЩАЯ АВАРИЯ

Статья 58

Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности. Убытки, составляющие общую аварию, подлежат распределению между судном, фрахтом и грузом, соразмерно их стоимости в соответствии с законами и правилами, действующими в стране перевозчика. Перевозчик обязан немедленно принимать меры для определения расходов, связанных с общей аварией, и распределение их между судном, фрахтом и грузом (назначение диспашера, составление диспаши и другое).

Грузовладелец обязан после получения извещения об общей аварии немедленно предъявить перевозчику или диспашеру необходимые для составления диспаши документы, подтверждающие стоимость груза,

находящегося на судне во время общей аварии (фактуры-счета, коносаменты или накладные).

После составления диспаша перевозчик предъявляет таковую грузо-владельцам, которые обязаны в 10-дневный срок после получения диспаша внести причитающиеся с них суммы по общей аварии.

При неуплате в срок причитающихся сумм по общей аварии с грузо-владельцев или соответственно с перевозчика взыскивается штраф в размере 0,05% с подлежащей к уплате суммы за каждый день просрочки.

Указанные расходы подлежат возмещению в валюте страны, которой принадлежит данное судно. Вопросы общей аварии, не предусмотренные настоящим Соглашением, регулируются действующими в стране перевозчика законами и правилами.

XI. ЗАДЕРЖКА ГРУЗОВ В ПУТИ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ

Статья 59

В случае, когда судно с грузом не может достигнуть пункта назначения из-за прекращения навигации (замерзания реки Дунай), перевозчик вправе поставить его на зимовку в любом пригодном для этого месте, в зависимости от сложившихся обстоятельств.

Статья 60

О постановке судна с грузом на зимовку перевозчик обязан уведомить грузоотправителя и грузополучателя в пятидневный срок. В такой же срок грузоотправитель или грузополучатель обязан сообщить перевозчику свои указания относительно того, как поступить с грузом: выдать в пункте вынужденной зимовки иному грузополучателю, чем это предусмотрено в коносаменте, передать груз при наличии возможности для дальнейшей перевозки другим видом транспорта, выгрузить в склады порта для хранения и др.

Все расходы, связанные с выполнением указаний грузоотправителю или грузополучателю и неоплаченные при сдаче груза к перевозке, возмещаются грузоотправителем или грузополучателем перевозчику.

Статья 61

При неполучении указания от грузоотправителя или грузополучателя перевозчик имеет право выгрузить груз в склады порта или хранить его в трюмах судна до открытия навигации за счет грузоотправителя.

В случаях, когда груз был принят перевозчиком к перевозке до 1 ноября, оплата хранения грузов в пункте вынужденной зимовки, на складах порта или в трюмах судна производится за счет перевозчика, если зимовка судна произошла по вине перевозчика.

Оплата за все время хранения на складах порта или в трюмах судна груза, принятого к перевозке между 1 ноября и днем открытия навигации (статья 63), производится грузоотправителем или грузополучателем соответственно ставкам, установленным администрацией порта зимовки или перевозчиком, поскольку иное не будет согласовано. Оплата производится в валюте провозных платежей.

Статья 62

Началом зимовки считается день фактической постановки судна на зимовку, окончание зимовки — день официального открытия навигации в соответствии со статьей 63.

XII. ОТКРЫТИЕ И ЗАКРЫТИЕ НАВИГАЦИИ

Статья 63

Настоящие общие условия подлежат применению в течение всего времени навигации на Дунае, открытие и закрытие которой объявляется распоряжением перевозчика (управлением пароходства). Об открытии и закрытии навигации делаются своевременные публикации в местной печати.

Перевозчику (управлению пароходства) предоставляется право устанавливать временные перерывы движения судов на соответствующих участках Дуная при наличии следующих обстоятельств :

- а) распоряжения правительства придунайских государств о временном перерыве движения судов на их участках Дуная ;
- б) стихийных явлений ;
- с) спада воды и мелководья, препятствующих плаванию судов с осадкой 140 см и более.

Об открытии и закрытии навигации, а также установлении временных перерывов движения судов на соответствующих участках Дуная Договаривающиеся Пароходства взаимно информируют друг друга.

Настоящее Соглашение вступает в силу с 31 декабря 1955 г. и заключается на неопределенный срок.

Каждое из договаривающихся пароходств может в любое время отказаться от участия в настоящем Соглашении по истечении 6 месяцев со дня заявления об этом в письменной форме другим договаривающимся пароходствам.

Составлено в г. Братиславе в одном экземпляре на французском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Настоящее Соглашение будет сдано на хранение Чехословацкому Дунайскому пароходству — национальное предприятие (ЧСДП), которое разошлет заверенные копии каждому из подписавших это Соглашение пароходств.

От Болгарского Речного Пароходства (БРП)

п/п Т. СТОЯНОВ

От Венгерского Пароходства — акционерное общество (МАХАРТ)

п/п И. БЕЛАИ

От Румынского Морского и Речного Пароходства (НАВРОМ)

п/п К. ЧЕЛЕНТИ

От Советского Дунайского Государственного Пароходства (СДГП)

п/п Л. КАПИКРАЯН

От Чехословацкого Дунайского Пароходства — национальное предприятие (ЧСПД)

п/п И. ГРЭЙТАК

Нормы погрузочно-разгрузочных работ по основным портам реки Дунай

Порт	Вид груза	Норма в тоннах на 1 судно в 1 сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов
		Погр.	Выгр.	
1	2	3	4	5
Братислава	зерно тяжелое ...	550	450	7 сухогрузных барж, из них 3 с генгрузом
	зерно легкое	300	300		4 баржи с массовым грузом
	кокс, уголь	450	—	2 танкера с темным нефте- грузом
	пириты	—	550	
	фосфаты	—	300	2 танкера со светлым нефте- грузом (бензин, керосин, дизтопливо)
	генгруз	250	250	
	металлы и трубы ..	350	300	
нефтепродукты ...	—	700	1 танкер с мухан. нефтью В части мухановской нефти речь идет об отдельном причале и норма (700 т) в силе только тогда, когда выгрузка производится по трубопроводу прямо на за- вод	
креозот	300	—		
болгарская нефть	—	350		
руды	—	500		
Комарно	зерно тяжелое	550	450	6 сухогрузных барж
	зерно легкое	300	300	
	кокс, уголь	450	—	
	руды и пириты ...	700	700	
	генгрузы	250	250	
	металлы и трубы ..	350	300	
Комаром	бокситы	400	—	2 сухогрузные баржи
	генгрузы	150	100	
Чепель	бокситы, руды	600	550	7 сухогрузных барж По грузам, означен. норма повыш. на 10% в том случае, если обраб. баржи с груз. люками размер. свыше 18 м ²
	металлы и трубы ..	300	250	
	зерно тяжелое ...	550	550	
	зерно легкое	500	500	
	генгрузы	200	200	
	уголь, кокс	450	450	
	дрова	—	250	
лесоматериалы ...	—	200		
Сталинварош	руда	—	600	2 баржи и при вводе в экспл. атаацию доп. крана до 3 барж

1	2	3	4	5
Мохач	уголь, кокс дрова лесоматериалы ...	200 — —	150 150 100	1 сухогрузная баржа
Оршова	кокс, уголь	—	200	1 сухогрузная баржа
Джурджу	зерно легкое зерно тяжелое ... навалочн. грузы .. металлы и трубы .. генгрузы нефтегрузы	250 400 350 300 200 600	250 300 300 300 200 —	1 баржа с зерном 1 баржа с навал. грузом 1 баржа с генгруз. металлом и трубами 2 танкера
Чернавода	зерно	300	—	1 баржа
Калафат	зерно	300	—	1 баржа
Зимница	зерно	300	—	1 баржа
Турну- Мэгуреле	зерно	300	—	1 баржа
Корабия	зерно	300	—	1 баржа
Дренкова	дрова	125	—	1 баржа
Молдова-Веке	дрова	125	—	1 баржа
Тимишоара	зерно генгруз	300 100	— —	1 сухогрузная баржа
Браила	зерно тяжелое ... зерно легкое бокситы и руды ... лесоматериалы ... генгруз	600 400 500 200 200	500 350 400 150 150	1 баржа с зерном 1 баржа с рудой 1 баржа с лесоматер. 1 баржа с генгрузом
Лом, Свиштов, Русе	зерно тяжелое ... зерно легкое дрова, лесомат. ... металлы и трубы .. кокс уголь генгруз	300 250 150 400 — 450 200	300 250 150 350 300 450 200	По 2 баржи в каждом порту, в Русе — 3

1	2	3	4	5
Лом, Свиштов, Русе	руды и концент. . . цемент нефтепродукты . . . с л. V по 31. X с л. XI по 30. IV	600 500 450 450	600 — 250 250	1 танкер
Рени	нефтепродукты . . . руды и концент. . . зерно металлы и трубы . мет. изд., рельсы . цемент генгруз минер. удобр.	— 700 600 400 400 500 300 400	600 650 — 350 350 450 300 —	5 сухогрузных барж 2 танкера
Изманл	руды, концент. . . . зерно мет. изд., трубы рельсы цемент генгруз	700 600 400 — 200	650 500 350 450 200	5 сухогрузных барж

Примечание :

1. Тяжеловесы, вес одного места которых свыше 5000 кг, обрабатываются по фактически затраченному времени.
2. Прочие категории грузов, не указанные в настоящем приложении, обрабатываются по нормам обработки генгрузов.
3. При погрузке-выгрузке генгрузов, требующих взвешивания и сортировки, нормы снижаются на 20%.
4. Грузы, которые соответствующим актом санитарных властей признаны по своим свойствам вредными и опасными для здоровья грузчиков, и для которых установлен специальный технологический процесс обработки, обрабатываются по фактически затраченному времени.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
к Соглашению об общих условиях
перевозки грузов от 26 сентября
1955 г.

Сроки доставки грузов по реке Дунай

Участки	км	март — сентябрь		апрель — октябрь		май, июнь, июль, август	
		вниз	вверх	вниз	вверх	вниз	вверх
Регенсбург—Пассау	153	2	4	2	4	2	3
Пассау—Линц	91	2	2	2	2	2	2
Линц—Вена	206	4	5	3	5	2	5
Вена—Братислава	61	1	1	1	1	1	2
Братислава—Комарно, Сень	100	1	2	1	2	1	3
Комарно—Сень—Будапешт	121	1	3	1	2	1	2
Будапешт—Сталинварош	68	1	2	1	2	1	1
Сталинварош—Мохач	132	1	3	1	3	1	2
Мохач—Вуковар	114	1	3	1	2	1	2
Вуковар—Нови-Сад	78	1	2	1	2	1	2
Нови-Сад—Белград	85	1	2	1	2	1	2
Белград—Молдова-Веке	122	1	3	1	2	1	2
Молдова-Веке—Турну-Северин ..	117	2	4	2	4	2	4
Турну-Северин—Видин	140	1	3	1	3	1	2
Видин—Лом	48	1	1	1	1	1	1
Лом—Сомовит	135	1	3	1	3	1	2
Сомовит—Русе, Джурджу	114	1	2	1	2	1	2
Русе, Джурджу—Чернавода	194	2	3	2	3	2	3
Чернавода—Бранда, Галац	140	1	3	1	3	1	2
Бранда, Галац—Рени	32	1	1	1	1	1	1
Рени—Измаил	71	1	2	1	2	1	1

Примечание: К указанным срокам доставки грузов прибавляется следующее время для операций, связанных с перевозкой:

1. На формирование караванов и отправлении грузов прибавляются во всех случаях одни сутки при отправлении сверху вниз и двое суток — при отправлении снизу вверх.
2. На перевалку груза с одного судна на другое прибавляется четверо суток.
3. На каждую частичную погрузку или выгрузку груза в речных портах добавляется фактическое время, положенное по нормам на погрузку и выгрузку, действующим в этих портах.

СОГЛАШЕНИЕ¹

О ЕДИНЫХ ТАРИФАХ

Подписано в Братиславе 26 сентября 1955 г.

В целях установления единых тарифов на перевозку по Дунаю экспортно-импортных и транзитных грузов Болгарское речное пароходство (БРП), Венгерское пароходство — акционерное общество (МАХАРТ), Румынское морское и речное пароходство (НАВРОМ), Советское Дунайское государственное пароходство (СДГП) и Чехословацкое Дунайское пароходство — национальное предприятие (ЧСПД), в лице своих уполномоченных, заключили настоящее соглашение о нижеследующем:

Статья 1

Для исчисления стоимости перевозок по Дунаю экспортных, импортных и транзитных грузов, перевозимых на судах Болгарского речного пароходства (БРП), Венгерского пароходства — акционерное общество (МАХАРТ), Румынского морского и речного пароходства (НАВРОМ), Советского Дунайского государственного пароходства (СДГП) и Чехословацкого Дунайского пароходства — национальное предприятие (ЧСПД), будет применяться тариф, указанный в приложениях к настоящему Соглашению:

- Приложение 1.* Алфавитный указатель пристаней на Дунае;
- Приложение 2.* Перечень пристаней на Дунае по группам в их географической последовательности;
- Приложение 3.* Тарифные расстояния между пристанями на Дунае;
- Приложение 4.* Тарифные ставки на перевозку грузов по Дунаю;
- Приложение 5.* Таблица тарифных единиц на перевозку грузов по Дунаю;
- Приложение 6.* Исключительный тариф для транзитных перевозок сухогрузов по Дунаю из Польши в Болгарию через Чехословакию и Венгрию (Будапешт);
- Приложение 7.* Исключительный тариф для транзитных перевозок сухогрузов по Дунаю из Болгарии в Польшу через порты Чехословакии и Венгрии (Будапешт);
- Приложение 8.* Общие правила применения тарифов и сборов за перевозку экспортно-импортных нефтяных грузов наливными судами на р. Дунай.
- Приложение 9.* Единый тариф за перевалку транзитных грузов через Дунайские порты.

¹ Вступило в силу 31 декабря 1955 г., согласно § 2 статьи 9.
Официальный текст на русском и французском языках.

Статья 2

Классификация перевозимого груза производится по номенклатуре и классификации грузов, принятой Единым транспортным тарифом (ЕТТ), и Соглашению о международном грузовом сообщении по железным дорогам (СМГС).

Все изменения и дополнения о классификации грузов, принятые по ЕТТ, автоматически распространяются и на Дунайские пароходства.

Статья 3

В тариф включаются сборы за проводку судов через Катаракты, сборы санитарные, таможенные, а также сборы в портах, относящиеся к судам. Сборы, относящиеся к грузу, а также стоимость погрузки и разгрузки судов в тариф не включаются и оплачиваются грузоотправителем или грузополучателем.

Статья 4

Для сухогрузов, перевозимых по Дунаю вниз по течению, устанавливается скидка с тарифов в следующих размерах (в %):

Для грузов 1 и 2-го классов	30
„ „ 3 и 4-го классов	23
„ „ 5, 6 и 7-го классов.....	20
„ „ 8-го класса	10
„ „ 9-го класса	5

При перевозке кокса из чехословацких портов вниз по течению с фрахта делается скидка в размере 15%, а для перевозки кокса и угля из порта Комарно в Оршова устанавливается исключительный тариф в размере 7 рублей за 1000 кг.

Статья 5

При перевозке тяжеловесных и длинномерных грузов устанавливается надбавка к тарифам в следующих размерах за тонну (в %):

а) для 1 места весом от 5 до 10 тонн — 15%, для 1 места весом свыше 10 тонн — 20%;

б) для предметов длиной от 16 до 20 м — 20%, для предметов длиной свыше 20 м — 30%.

с) для рельсов длиной свыше 20 м — 20%.

Оплата фрахта производится, если иное не обусловлено между грузоотправителем (фрахтователем) и перевозчиком:

а) при перевозках обычного тяжелого груза — минимум 75% с грузоподъемности судна, предусмотренного в удостоверении о плавании;

б) на легкие грузы — минимум 60% с грузоподъемности судна, предусмотренного в удостоверении о плавании.

В случае, если грузоподъемность судна изменена, фрахт будет оплачен по измененной грузоподъемности.

По генеральным грузам и мелким партиям, если вес одного места меньше 400 кг, перевозчик-фрахтователь может договориться об условном весе, который будет принят при расчете фрахта.

Статья 6

При доставке леса в плотках применяются ставки настоящего тарифа со скидкой в размере 50%, а при перевозке пиломатериалов на судах взимаются ставки настоящего тарифа с повышением на 20% за фактический вес груза.

Статья 7

Для транзитных перевозок сухогрузов по Дунаю из Польши в Болгарию через Чехословакию и Венгрию (Будапешт) и обратно применяется исключительный тариф (приложения 6 и 7).

Статья 8

Для перевозок экспортно-импортных нефтеналивных грузов по Дунаю применяются Общие правила (приложение 8).

Статья 9

При переадресовке находящихся в пути грузов в порт или порты далее первоначального пункта назначения (если эта переадресовка будет принята пароходством), расчет провозной платы производится отдельно от этого последнего до порта нового назначения, независимо от того, будет или не будет иметь место заход судна в первоначальный пункт назначения.

Настоящее Соглашение вступает в силу с 31 декабря 1955 года и заключается на неопределенный срок.

Каждое из договаривающихся пароходств может в любое время отказаться от участия в настоящем Соглашении по истечении 6 месяцев со дня заявления о том в письменной форме другим договаривающимся пароходствам.

Приложения к настоящему Соглашению составляют его неотъемлемую часть.

Составлено в Братиславе 26 сентября 1955 года в одном экземпляре на русском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Настоящее Соглашение будет сдано на хранение Чехословацкому Дунайскому пароходству — народное предприятие (ЧСПД), которое разошлет заверенные копии каждому из подписавших это Соглашение пароходств.

От Болгарского Речного Пароходства (БРП)

п/п Т. СТОЯНОВ

От Венгерского Пароходства — акционерное общество (МАХАРТ)

п/п И. БЕЛАИ

От Румынского Морского и Речного Пароходства (НАВРОМ)

п/п Х. ЧЕЛЕНТИ

От Советского Дунайского Государственного Пароходства (СДГП)

п/п Л. КАПИКРАЯН

От Чехословацкого Дунайского Пароходства — национальное предприятие (ЧСПД)

п/п И. ГРЕЙТАК

Алфавитный указатель пристаней на Дунае

Наименование пристаней	№ групп	Наименование пристаней	№ групп
1	2	1	2
Агсбах	16	Добра	50
Адонь	33	Дойч Альтенбург	23
Альмашфюзито	26	Домош	29
Альшоге́д	30	Дорог	27
Альтенберг	20	Дренкова	50
Альтенвёрт	19	Дубравица	49
Апатин	41	Дунаальмаш	27
Арсдорф	16	Дунавече	35
Ашах	7	Дунаремете	25
Базиаш	49	Дунасекче	40
Байя	39	Дунафёльдвар	35
Бездан	40	Дунафюред	32
Белград	47	Дюриштейн	17
Белено-Канал	57	Зачок	50
Беочин	44	Земун	47
Берзаска	50	Ибс	13
Близнаци	54	Иваново	48
Богоево (Гомбош)	41	Ивановский (зимовник)	48
Бок	40	Излаз	50
Браила	63	Изманл	67
Брандштадт	7	Илок-Паланка	43
Братислава	24	Испердорф	12
Будапешт	31	Калафат	54
Будафок	31	Калочка	37
Вальзе	10	Канал-Белене	57
Вац	30	Катина	57
Велико-Градище	49	Килия	65
Везенуфер	6	Килия-Новая	67
Вена	21	Килия-Старая	67
Вейсенкирхен	17	Клаводо	52
Видин	54	Комарно	26
Вилково	67	Корабия	57
Вилсхофен	3	Корнейбург	20
Вильберинг	8	Креме	18
Вильдунгсмауэр	23	Лангенлебарн	19
Водница	51	Линц	8
Вуковар	42	Лом	55
Галац	64	Люботина	50
Габчиково (Беш)	25	Мадоча	36
Генью	26	Марбах	14
Грейн	11	Маутхаузен	9
Грейфенштейн	20	Медведёв (Медве)	26
Грушов (Картвелеш)	25	Мельк	15
Гура-Вэйи	52	Милановац	50
Девин (Девень)	23	Молдова-Веке	50
Деггендорф	2	Мохач	40
Джурджу	58	Надьмарош	29

Наименование пристаней	№ групп	Наименование пристаней	№ групп
1	2	1	2
Надъетень	32	Сремски-Карловци	46
Нейхаус	7	Сталинварош	34
Нергешуйфалу	27	Стари-Сланкамен	46
Нидер-Ранна	6	Сулина	66
Нови-Сад	45	Тат	27
Нусдорф	21	Трайсмауэр	18
Обер-Мюль	6	Тульн	19
Обернцелль	4	Тульча	66
Олтеница	59	Турну-Мэгуреле	57
Ордаш	36	Турну-Северин	52
Оряхово	56	Туртукай (Тутракан)	59
Орт	22	Уйпешт	31
Оршова	51	Усод	37
Паволина	50	Устье Дравы (Драва-торок) .	41
Пакш	36	Фадд-Тольна	38
Панчево	50	Фельшёгед	30
Пассау	3	Фишаменд	22
Петронелль	23	Фламунда	57
Пёхларн	14	Фоктё	37
Пилошмарот	28	Фрейенштейн	13
Писке	27	Хайнбург	23
Прахово	53	Харта	36
Радвань-при-Дунае (Дунарадвань)	27	Хихинете	54
Радужевац	53	Холленбург	18
Рацальмаш-Кульч	33	Хофкирхен	2
Регенсбург	1	Хыршова	62
Рени	65	Цвентендорф	19
Росзац	17	Чернавода	61
Русе	58	Четате	54
Сармингштейн	11	Шниц	16
Свиница	50	Штельцгоф	3
Свиштов	57	Штейн	18
Святой Никола	11	Штраубинг	1
Сексард	38	Штурово (Паркань)	28
Силистра	60	Энгельхартсцелль	5
Смедерево	48	Эрд	32
Соб	28	Эрчи	32
Сомовит	57	Эршекчанад	38

**Перечень пристаней на Дунае по группам в их географической
последовательности**

№ № п/п	Наименование групп	Пристани, входящие в группу
1	2	3
1	Регенсбург	Регенсбург, Штраубинг
2	Деггендорф	Деггендорф, Хофкирхен
3	Пассау	Пассау, Вильсхофен, Штельцгоф
4	Обернцелль	Обернцелль
5	Энгельхартселль ...	Энгельхартселль
6	Обер-Мюль	Обер-Мюль, Нидер-Ранна, Везенуфер
7	Ашах	Ашах, Нейхауз, Брандштадт
8	Линц	Линц, Вильберинг
9	Маутхаузен	Маутхаузен
10	Вельзе	Вельзе
11	Грейн	Грейн, Святой Никола, Сармингштейн
12	Испердорф	Испердорф
13	Ибс	Ибс, Фрейенштейн
14	Пёхларн	Пёхларн, Марбах
15	Мельк	Мельк
16	Шпиц	Шпиц, Агсбах, Арнсдорф
17	Росзац	Вейсенкирхен, Дюрнштейн, Росзац
18	Штейн	Штейн, Кремс, Холленбург, Трайсмауэр
19	Тульн	Тульн, Альтенвёрт, Цвентендорф, Лангенлебарн
20	Корнейбург	Корнейбург, Альтенберг, Грейфенштейн
21	Вена	Вена, Нусдорф
22	Фишаменд	Фишаменд, Орт
23	Девин	Девин (Девень), Вильдунгсмауэр, Петронелль, Дойч Альтенбург, Хайнбург
24	Братислава	Братислава
25	Дунаремете	Дунаремете, Габчиково (Беш), Грушов (Картвелеш)
26	Комарно	Комарно, Генью, Медведёв (Медве), Альмаш- фюзито
27	Писке	Писке, Дунаальмаш, Радвань-при-Дунае (Дунарадвань), Нергешуйфалу, Тат, Дорог
28	Соб	Соб, Штурово (Паркань), Пилошмарот
29	Надьмарош	Надьмарош, Домош
30	Вац	Вац, Фелшёгед, Альшогёд

№ № п п	Наименование групп	Пристани, входящие в группу
1	2	3
31	Будапешт	Будапешт, Уйпешт, Будафок
32	Эрчи	Эрчи, Эрд, Надьтетень, Дунафюред
33	Адонь	Адонь, Рацальмаш-Кульч
34	Сталинварош	Сталинварош
35	Дунавече	Дунавече, Дунафёльдвар
36	Пакш	Пакш, Ордаш, Харта, Мадоча
37	Калоча	Калоча, Фоктё, Усод
38	Фадд-Тольна	Фадд-Тольна, Сексард, Эршекчанад
39	Байя	Байя
40	Дунасекчё	Дунасекчё, Мохач, Бок, Бездан
41	Апатин	Апатин, Устье Дравы (Драваторск), Богоево (Гомбош)
42	Вуковар	Вуковар
43	Илок-Паланка	Илок-Паланка
44	Беочин	Беочин
45	Нови-Сад (Уйвидек) .	Нови-Сад (Уйвидек)
46	Сремски-Карловци ..	Сремски-Карловци, Стари-Сланкамен
47	Белград	Белград, Земун
48	Смедерево	Смедерево, Иваново, Ивановсий (зимовник)
49	Велико-Градише	Велико-Градише, Базнаш, Дубравица,
50	Дренкова	Дренкова, Молдова-Веке, Добра, Зачок, Бер- заска, Панчево, Излаз, Паволина, Свиница, Милановац, Люботина
51	Оршова	Оршова, Водича
52	Турну-Северин	Турну-Северин, Гура-Вэйи, Кладово
53	Радужевац	Прахово, Радужевац
54	Видин	Видин, Четате, Калафат, Хихинете, Близнаци
55	Лом	Лом
56	Оряхово	Оряхово
57	Сомовит	Корабня, Сомовит, Турну-Мэгуреле, Катина, Фламунда, Белено-Канал, Свиштов
58	Русе	Русе, Джурджу
59	Олтенца	Олтенца, Туртукай (Тутракан)
60	Силистра	Силистра
61	Чернавода	Чернавода
62	Хыршова	Хыршова
63	Бранла	Бранла
64	Галац	Галац
65	Рени	Рени, Килия
66	Сулина	Сулина, Тульча
67	Измаил	Измаил, Килия-Новая, Килия-Старая, Вилково

**Тарифные ставки на перевозку грузов по Дунаю
(за 1000 кг в копейках)**

Километры	К л а с с ы									
	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

Примечание: Тарифы составлены из расчета стоимости одной тарифной единицы в 6 коп. Количество тарифных единиц по расстояниям и классам дано в Таблице тарифных единиц (приложение 5).

**Таблица тарифных единиц на перевозку грузов по Дунаю
(за 1000 кг в копейках)**

Километры	К л а с с ы									
	1	2	3	4	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	200	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

Примечание :

1. Грузы, перевозимые по Дунаю из портов Рени в порт Братислава, тарифицируются по поясному делению от 1801 до 2000.
2. Грузы, перевозимые из портов Галац и Браила в порт Братислава, тарифицируются по поясному делению от 1601 до 1800, и — в порт Комарно-от 1401 до 1600.

**Исключительный тариф для транзитных перевозок сухогрузов по Дунаю из Польши
в Болгарию через Чехословакию и Венгрию (Будапешт)
(за 1 тонну в руб.)**

А) В порты Видин, Лом, Оряхово

Классы	Из Братиславы	Из Комарно	Из Будапешта
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

В) В порты Сомовит, Свиштов, Русе

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

**Исключительный тариф для транзитных перевозок сухогрузов по Дунаю из Болгарии
в Польшу через порты Чехословакии и Венгрии (Будапешт)
(за 1 тонну в руб.)**

А) Из портов Видин, Лом, Оряхово

Классы	До Братиславы	До Комарно	До Будапешта
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

В) Из портов Сомовит, Свиштов, Русе

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

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

применения тарифов и сборов за перевозку экспортно-импортных
нефтяных грузов наливными судами по реке Дунай

Статья 1

Оплата за перевозку нефтегрузов наливными судами взыскивается в зависимости от расстояния перевозки и класса тарифа, к которому отнесены принятые к перевозке нефтегрузы.

Статья 2

Расстояние перевозки определяется по таблице тарифных расстояний, приложенной к Соглашению о единых тарифах.

Статья 3

Класс тарифа и ставки оплаты за перевозку определяются согласно прилагаемой к расчетным таблицам единых тарифов за перевозку по Дунаю номенклатуре и классификации нефтегрузов.

Статья 4

В тарифы включены сборы за проводку судов через Катаракты, санитарные, таможенные сборы, а также портовые сборы, относящиеся к судам. Грузовые сборы, а также стоимость погрузки и выгрузки судов в тариф не включаются и оплачиваются грузоотправителем или грузополучателем.

Статья 5

За перевозку нижеуказанных нефтегрузов взимаются следующие исключительные тарифные ставки :

1. Мухановская, анастасьевская и другие сырые нефти с температурой вспышки до 28°C — из порта Рени в порт Братислава 39 р. 60 к.

* Настоящее приложение принято на Конференции директоров Дунайских пароходств, состоявшейся в Варне с 20 по 27 августа 1959 года. Войдет в силу 31 декабря 1959 года ; оно заменяет старое приложение № 8, которое теряет свою действительность при вступлении в силу настоящего приложения.

Примечание :

Ко всем остальным нефтегрузам применяются ставки Единого тарифа и Общие правила применения тарифов.

2. Бензин, керосин, лигроин, дизельное топливо, газойль, дистиллят всех марок и мазут, вязкостью до 20°С — из порта Джурджу в порт Братислава	35 р. 00 к.
3. Сырая нефть — из порта Вена (Лобау) в порт Сень, Аль-машфюзито	16 р. 00 к.
4. Сырая нефть — из порта Вена (Лобау) в порт Братислава	8 р. 50 к.
5. Все нефтепродукты — из порта Джурджу в порт Рени	21 р. 00 к.

Статья 6

При перевозке нефтегрузов вниз по течению устанавливается скидка с тарифов в размере 25%.

Статья 7

При неполном использовании грузоподъемности судна по вине грузоотправителя провозная плата взыскивается в зависимости от осадки соответствующей глубины при данном рейсе. При неполном наливе судна по указанию пароходства или по предварительному согласованию между грузоотправителем и пароходством оплата за перевозку взимается за фактически погруженное количество груза.

Статья 8

При погрузке на судно груза, направляемого в два и более пункта, оплата за перевозку взимается за фактическое количество груза, следующего в каждый пункт назначения. Если при погрузке груза в разные пункты назначения грузоотправитель не указывает в какие пункты, какое количество груза направляется, то плата взимается за расстояние до последнего порта назначения, указанного в коносаменте, и за все количество груза, принятого в порту отправления.

Статья 9

Во всех случаях, не предусмотренных в настоящих правилах, применяются общие условия перевозок грузов, предусмотренных в Соглашениях между Дунайскими пароходствами, подписанных 26-го сентября 1955 года в Братиславе.

**Номенклатура и классификация нефтяных грузов,
перевозимых наливными судами по реке Дунай**

	Наименование грузов	Класс
1.	Сырая нефть (температура вспышки 29°C и выше), нефтяные смеси (II и III разряд)	6
2.	Сырая нефть (температура вспышки до 28°C — I-й разряд)	5
3.	Все виды бензина, смесь бензина с легроином и уайт спирт (I-й разряд)	4
4.	Все виды керосина, легроин всех марок, дизельное топливо и газойль, дистиллят всех марок, мазут (вязкостью при температуре выше 20°C)	5
5.	Все виды мазута (вязкостью при температуре до 20°C), масло нефтяное, смазочное, автол всех марок, гудрон нефтяной, твердый и жидкий (кислотный), нефтяные щелочные и кислотные отходы (в том числе мыло-нефть, контант и асидол, полугудрон, смола и отходы тракторного топлива)	6

ЕДИНЫЙ ТАРИФ
за перевалку транзитных грузов через дунайские порты

№№	Наименование грузов	За прямую перевалку	За перевалку через склад
1.	Руда, концентраты всех видов фосфатов и пиритов, с морского судна на баржу	2,80	—
2.	Руда в кусках, концентраты руды, с морского судна в вагоны; фосфаты — с закрытых вагонов и с барж в вагоны или обратно	3,20	6,00
3.	Мелкозернистая руда и фосфаты — с морского судна в закрытые вагоны	2,80	5,50
4.	Сырой хлопок в тюках	3,80	7,00
5.	Строительный лес	3,20	6,00
6.	Сахар в мешках или ящиках	4,10	7,25
7.	Керамика и санитарные фаянсовые изделия в ящиках	4,30	7,50
8.	Цемент в мешках	3,80	7,00
9.	Солод в мешках	4,10	7,25
10.	Различные безопасные химикаты в упаковке	4,30	7,50
11.	Бумага в рулонах, в тюках или ящиках	3,80	7,00
12.	Машины всякого рода в упаковке (вес до 3000 кг, длина до 6 м), поштучно	4,30	10,00
13.	Рис, хлопковые семена, конопля, лен в мешках	4,10	7,25
14.	Асфальт в бочках или бункерах	3,20	6,00
15.	Железнодорожные рельсы, стальные трубы, проволока и железо, бетон в кругах и связках, листовое железо в связках (вес до 3000 кг, длина до 6 м), поштучно	3,80	7,00
16.	Грузовые машины без упаковки (вес до 3000 кг), поштучно	6,00	10,00
17.	Табак в тюках	4,50	9,50
18.	Зерно насыпью	2,80	—
19.	Жмыхи насыпью	2,85	6,90
20.	Дубильный экстракт, молотый и немолотый в мешках	4,30	7,50
21.	Упакованные безопасные генеральные грузы (вес 51—3000 кг, длина до 6 м), поштучно	4,50	8,00
22.	Упакованные безопасные генеральные грузы (вес 1—50 и 3001—6000 кг, длина до 12 м), поштучно	6,00	10,00

* Принято на Конференции директоров Дунайских пароходств, состоявшейся в г. Варне с 20 по 27 августа 1959 г.
Вошло в силу с 31 декабря 1959 г.

Для груза, вес каждой единицы которого превышает 6000 кг, а длина превышает 12 м, а также для всякого рода грузовых машин, неупакованных, весом поштучно свыше 3001 кг, сборы за перевалку согласовываются для каждого случая отдельно.

При перевалке грузов, неуказанных в приведенном перечне, будут применяться соответствующие сборы по тарифу за перевалку транзитных грузов в румынских портах Галац и Браила.

Ставки включают стоимость следующих работ :

1. При перевалке грузов через склад :
 - a) Выгрузка с судна или вагона
 - b) Складская упаковка
 - c) Внутрискладская манипуляция грузов
 - d) Внутрипортовый подвоз грузов с оперативных складов на причал и обратно
 - e) Погрузка судов или вагонов
 - f) Открытие и закрытие вагонов
 - g) Очистка вагонов
 - h) Открытие и закрытие трюмов судна
 - i) Доставка рабочих на место работ
2. При прямой перегрузке :
 - a) Выгрузка или погрузка с судна на судно
 - b) Открытие и закрытие трюмов судна
 - c) Укладка грузов в трюмах судна
 - d) Открытие и закрытие вагонов
 - e) Очистка вагонов
 - f) Доставка рабочих на место работ

В ставки не входит стоимость следующих работ :

- a) Подгруппировка завезенных в разное время грузов по странам, портам назначений и по отдельным коносаментным партиям, а также сортировка грузов по маркам и сортам внутри коносаментных партий.
- b) Вскрытие грузовых мест, проверка содержимого по требованию грузовладельца или таможни.
- c) Взвешивание грузов, включая подачу грузов на весы и уборка с весов.
- d) Работы по оборудованию судов или вагонов для перегрузки птицы, спецгрузов, грузов, требующих особого температурного режима.
- e) Работы, связанные с предохранением грузов от порчи в тех случаях, когда необходимость в этих работах возникает по независимым от порта обстоятельствам.
- f) Портовые сборы с судов
- g) Страховые сборы, взимаемые с грузов во время прямой перевалки или перевалки через склад
- h) Таможенные, санитарные и фитосанитарные сборы
- i) Комиссионные
- j) Особые сборы

Примечание :

Учитывая различное техническое состояние портов, направление, особенности и количество грузов, допускается заключение двухсторонних договоров на основе принятого Единого тарифа за перевалку транзитных грузов.

СОГЛАШЕНИЕ¹

О БУКСИРОВКЕ, ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ ПРИ АВАРИЯХ И АГЕНТИРОВАНИИ

Подписано в Братиславе 26 сентября 1955 г.

В целях установления единых условий буксировки, оказания помощи судам при авариях, взаимного агентирования судов в дунайских портах Болгарское речное пароходство (БРП), Венгерское пароходство — акционерное общество (МАХАРТ), Румынское морское и речное пароходство (НАВРОМ), Советское дунайское государственное пароходство (СДГП) и Чехословацкое дунайское пароходство — национальное предприятие (ЧСПД), в лице своих уполномоченных, заключили настоящее Соглашение о нижеследующем:

РАЗДЕЛ I

ВЗАИМНАЯ БУКСИРОВКА

1. Общие положения

Статья 1

Каждое из договаривающихся пароходств при получении от другого договаривающегося пароходства заявки на буксировку обязуется предоставить в пределах имеющихся у него возможностей буксирную тягу для буксировки грузевого и порожнего флота, кранов и других плавучих сооружений на всем протяжении Дуная или на отдельных его участках, а также для перестановки флота в дунайских портах.

Статья 2

Буксировка, предусматриваемая настоящим Соглашением, распространяется как на собственный, так и на арендованный и привлеченный флот.

Статья 3

Буксировка разделяется на линейную буксировку и портовые работы. Линейной буксировкой признается буксировка флота на расстояние свыше 5 км.

Портовыми работами признаются перемена места стоянки флота, перешвартовка, маневры, составление вожа и другие портовые работы, производимые в пределах акватории порта или по месту формирования и расформирования вожа.

¹ Вступило в силу 31 декабря 1955 г., согласно § 1 статьи 71.
Официальный текст на русском и французском языках.

II. Порядок подачи заявок на буксировку

Статья 4

Заявки на буксировку подаются письменно, телеграфно или телефонограммой не позднее чем за 48 часов до начала испрашиваемого срока буксировки по прилагаемой к настоящему Соглашению форме (приложение 1). Письменные заявки на буксировку подаются в двух экземплярах.

Статья 5

Заявки на буксировку подаются и принимаются представителями соответствующих пароходств.

В случаях аварии или в других срочных случаях допускается подача заявок на буксировку капитаном судна или шкипером баржи представителю пароходства или капитану проходящего буксира. При этом заявка на буксировку может быть подана и принята в письменной и в устной форме или в форме сигнала.

Статья 6

Пароходство, представителем которого была подана заявка на буксировку, отвечает за правильность указанных в ней сведений и несет материальную ответственность за последствия, вызванные неправильными, неточными или неполными сведениями, изложенными в заявке.

Статья 7

Пароходство, получившее заявку на буксировку, не позднее 24 часов с момента получения заявки сообщает в письменной форме пароходству, подавшему заявку, о времени подачи буксира или о своем отказе от буксировки. В случае неполучения ответа на заявку в указанный срок она считается принятой, и по истечении 48 часов с момента подачи заявки исчисляется срок начала буксировки.

Примечание: Заявку на буксировку барж Болгарского речного пароходства через Катаракты договаривающихся пароходств, имеющие на Катарактах буксирную тягу, обязаны принять и обеспечить буксировку барж на условиях настоящего Соглашения.

Статья 8

На основании заявки на линейную буксировку буксирующим пароходствам выписывается по прилагаемой к настоящему Соглашению форме (приложение 2) коносамент на буксировку в пяти экземплярах, из которых:

а) оригинал коносамента передается капитану буксира, осуществляющего буксировку. По окончании буксировки оригинал коносамента с отметкой, подтверждающей выполнение буксировки, передается капитаном своему пароходству;

б) первая копия коносамента следует при буксировке и в порту прибытия выдается представителю пароходства, подавшего заявку на буксировку;

с) вторая копия коносамента выдается отправителю буксира в порту отправления ;

д) третья копия коносамента и корешок остаются в агентстве порта отправления для отчетности.

Статья 9

Если буксир одного из Договаривающихся Пароходств пробуксирует флот другого Договаривающегося Пароходства, не имея на то заявки, оплата за выполненную буксировку не производится.

III. Осуществление буксировочных работ

Статья 10

Предоставляемые для тяги буксиры и буксирный флот должны быть в исправном техническом состоянии и иметь полный состав команды, достаточное количество топлива и материалов, надлежащие свидетельства на право и годность к плаванию, а также все другие судовые документы, необходимые согласно действующим правилам плавания по Дунаю.

Статья 11

Определение водоизмещения судов и других плавучих средств, а также их числа, которое может быть взято на буксир, лежит на обязанности капитана буксира, который при принятии соответствующего решения в каждом отдельном случае должен исходить из условий безопасного продвижения каравана на всем пути следования.

Статья 12

Соблюдение действующих правил плавания по Дунаю лежит на обязанности капитана буксира и капитана или шкипера буксируемого судна. Соответствующие пароходства несут ответственность за убытки, вызванные несоблюдением при буксировке названных правил.

Статья 13

В случае необходимости осуществления перегрузочных работ, предоставление лихтеров, а также производство перегрузочных работ лежит на обязанности пароходства, которому принадлежит буксируемый флот.

Статья 14

Пароходство, осуществляющее буксировку, обязано обеспечить среднесуточную скорость буксировки не ниже прилагаемых к Соглашению норм (приложение 3), за исключением буксировки плавучих сооружений, кранов, копров, доков, землечерпалок и т. д., резко отличающихся по своим обводам и надстройкам от барж.

Продолжительность буксировки указанных сооружений исчисляется по фактически затраченному времени.

Статья 15

В случае аварии буксируемого судна капитан буксира обязан предоставить буксируемому судну спасательные средства и оказывать ему необходимую помощь до тех пор, пока пострадавшее судно не сможет обойтись без спасателя, с оплатой лишь фактических расходов, без оплаты спасательного вознаграждения.

Статья 16

О каждом случае аварии буксируемого судна капитан буксирующего судна обязан немедленно известить пароходство или ближайшее агентство, судам которого в результате аварии причинен ущерб.

Статья 17

О каждом случае аварии капитаном буксира и капитаном буксируемого судна или шкипером баржи составляется акт, в котором излагаются все обстоятельства, при которых произошла авария.

Для уточнения причин аварии производится расследование в порядке, установленном главой 5 Правил речного надзора на Дунае.

Статья 18

Линейная буксировка считается начатой по истечении 12 часов после наступления согласованного срока начала буксировки, но не позднее начала фактической забуксировки и признается законченной в момент отбуксировки в пункты назначения, указанные в заявке. Время забуксировки и отбуксировки указывается в коносаменте на буксировку и подтверждается распиской капитана буксируемого судна или шкипером буксируемой баржи.

Статья 19

Время фактического пользования буксирной тягой при портовых работах исчисляется с момента отхода буксира от его последней стоянки до момента его разрешения к месту прежней стоянки, если начало и окончание буксировки не было задержано по причинам, не связанным с данной буксировкой. Расчет производится согласно приложению 4.

Выполнение портовых работ подтверждается нарядом или справкой, подписанными капитаном буксируемого судна, шкипером баржи или их агентом, а также капитаном буксира или его агентом.

Статья 20

Для портов Братислава, Комарно, Чепель, Сталинварош, Джурджу, Русе, Рени и Измаил время использования буксирной тяги на портовых работах исчисляется :

а) по баржам, совершающим в этих портах погрузку и разгрузку, — в три ходовых часа ;

б) по баржам и танкерам, совершающим в этих портах погрузку или разгрузку, — в два ходовых часа.

При этом мощность буксира в портах, кроме Братислава, не должна превышать 300 л. с., а в порту Братислава 800 л. с.

IV. Оплата выполненных буксировочных работ

Статья 21

Единицей измерения работы при линейной буксировке является килат (1000 виртуальных тонна-километров).

Единицей измерения портовых работ является час. Затраченное при портовых работах время переводится в килаты согласно прилагаемой к настоящему Соглашению таблице (приложение 4).

Статья 22

Подсчет килат при линейной буксировке производится по следующей формуле :

$$\frac{(\text{вес груза} + \text{эквивалент веса судна}) \times \text{виртуальные км}}{1000}$$

При этом исчисление эквивалента веса судна производится по формуле :

$$L \times (B + 2T) \times 1,176,$$

где L — длина судна,
 B — ширина судна,
 T — осадка судна порожнем,
1,176 — коэффициент сопротивления.

К установленному таким образом эквиваленту собственного веса делаются следующие надбавки :

а) для пароходов колесных со снятыми плицами и винтовых судов с закрепленным винтом — 30% ;

б) для пароходов винтовых и моторных судов со свободно-вращающимся винтом 20% ;

с) для землечерпательных снарядов без ковшей, элеваторов и колесных пароходов без снятых плиц — 60% ;

д) для землечерпательных снарядов с ковшами, плавучих кранов — 75% ;

е) для плавучих копров — 125%.

Трубчатые понтоны обычной конструкции при подсчете килат приравниваются к 300-тонной барже.

Статья 23

Исчисление виртуальных километров производится путем умножения пройденного расстояния, выраженного в километрах, на коэффициент, установленный для участка Дуная, на котором производилась буксировка.

Коэффициенты для отдельных участков Дуная указаны в прилагаемой к настоящему Соглашению таблице (приложение 5).

Статья 24

Работы по буксировке, производимые в осенне-зимние месяцы, исчисляются в указанном выше порядке, но со следующей надбавкой: в марте — 10%, в ноябре, феврале — 15%, в декабре и январе — 25%.

Статья 25

Стоимость одного километра устанавливается в размере 4 рублей с пересчетом в валюту страны плательщика по официальному курсу Государственного банка СССР, действующему на момент оплаты счета.

Статья 26

Ежемесячно, но не позднее 25-го числа договаривающиеся пароходства сообщают друг другу исчисленное в километрах сальдо по взаимным буксировкам, законченным на 30-е число прошедшего месяца.

Выведенное сальдо должно обосновываться соответствующими расчетами, к которым прилагаются заявки на буксировку, коносаменты на буксировку с распиской о выполнении буксировки, наряды и справки, подтверждающие выполнение портовых работ.

Статья 27

Сальдо, против которого обязанное пароходство в течение 5-дневного срока с момента получения счета не заявило возражений, подлежит оплате в пользу соответствующего пароходства в течение 30 дней с момента выставления счета, в валюте страны отбуксированного судна, а за портовые работы буксиров — в валюте страны порта.

Статья 28

Всякого рода сборы, которыми облагается буксируемое судно (в частности, сборы таможенные, портовые, за проход государственных границ и Катарактов), оплачиваются пароходством, которому принадлежит это судно.

Статья 29

Все необходимые расходы, произведенные при выполнении буксировки одним пароходством за счет другого, должны быть оплачены этим последним в той валюте, в которой указанные расходы были произведены.

Расчеты по буксировке производятся Договаривающимися Пароходствами независимо и отдельно от всякого рода других расчетов, вытекающих из договора и соглашений, заключенных пароходствами друг с другом, а также с третьими лицами.

У. Ответственность при буксировке

Статья 31

Если взятый на буксир флот и другие плавучие средства не будут доставлены до места назначения, указанного в заявке, оплата выполненных буксировочных работ не производится, за исключением обстоятельств, указанных в п. 32 настоящего Соглашения.

Статья 32

Если буксируемый флот не будет доставлен до места назначения, указанного в заявке, вследствие :

- a)* изменения пароходством, которому принадлежит буксируемое судно, указанных в заявке данных ;
- b)* непригодности буксируемого судна к следованию за буксиром ;
- c)* распоряжений соответствующих компетентных властей ;
- d)* полой, низкой воды и других форсмажорных обстоятельств, пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, не несет ответственности за прекращение буксировки, а пароходство, подавшее заявку на буксировку, должно оплатить фактически выполненные буксировочные работы.

Статья 33

В случае невыполнения буксиром установленных норм среднесуточной скорости буксировки, предусмотренных в статье 14 настоящего Соглашения, пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, уплачивает штраф за задержку передвижения флота в размере 40 рублей за 1000 тонн в сутки с перерасчетом в валюту страны плательщика по официальному курсу Государственного банка СССР на день платежа. Расчет штрафа производится в целом за рейс.

Статья 34

Пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, освобождается от уплаты штрафа за задержку передвижения флота, если невыполнение установленных норм среднесуточной скорости буксировки было вызвано форсмажорными обстоятельствами. Эти обстоятельства должны быть подтверждены специальным актом, составленным капитаном буксира и капитаном буксируемого судна или шкипером баржи.

Статья 35

В случае начала ледохода либо прекращения буксировки по причинам, указанным в п. 32 настоящего Соглашения, буксируемый флот ставится в безопасное место, определяемое по усмотрению капитана буксирующего судна. При этом пароходство, осуществляющее буксировку, не несет ответственности за убытки по судну или грузу, могущие возникнуть в связи с зимовкой, а также за расходы, связанные с зимовкой и охраной судна и груза.

Дополнительные услуги, оказанные в названных случаях буксиром буксируемому флоту, оплачиваются пароходством, которому принадлежит буксируемый флот, по их фактической стоимости.

Статья 36

Пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, отвечает за вред, причиненный буксируемому флоту, в случае нарушения „Основных положений о плавании по Дунаю“, установленных Дунайской Комиссией, а также другой небрежности со стороны экипажа буксирующего судна.

Статья 37

Пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, не несет ответственности за аварию, вызванную действиями третьих лиц, не являющихся участниками каравана, однако на его обязанности лежит надлежащее оформление аварийных и иных документов, необходимых потерпевшему пароходству для предъявления претензии о возмещении убытков, а также передача этих документов пароходству, которому принадлежит пострадавшее судно.

В случае нарушения пароходством, которому принадлежит буксирующее судно, положений настоящего пункта, оно несет материальную ответственность за убытки, причиненные буксируемому судну.

Статья 38

Пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, несет ответственность за убытки, причиненные судам или имуществу третьих лиц, не являющихся участниками каравана, если будет доказано, что убытки были причинены по вине буксирующего судна.

Если будет доказано, что убытки были причинены по вине экипажа буксируемого судна, то ответственность за убытки несет пароходство, экипаж которого виноват в причинении убытков.

Статья 39

Началом ответственности буксирующего пароходства считается время принятия флота на буксир в начальном пункте буксировки и окончанием ответственности — время постановки флота на швартовые или якорь в конечном пункте буксировки.

Статья 40

На всем судоходном протяжении Дуная суда каждого из Договаривающихся Пароходств будут в случае необходимости оказывать требуемую помощь судам другого Договаривающегося Пароходства. Эта помощь будет оказываться в случаях :

- a)* посадки судна на мель,
- b)* потери судном способности маневрирования,
- c)* столкновения судов,
- d)* появления на судне значительной водотечности,
- e)* пожара на судне,
- f)* потери самоходным судном способности самостоятельно передвигаться,
- g)* расстановки флота на зимовку.

Статья 41

Порядок и способ оказания помощи будут устанавливаться по договоренности между капитанами или шкиперами судов, нуждающихся и оказывающих помощь.

Капитан или шкипер, потребовавший помощь, может при изменении обстоятельств в любое время от нее отказаться.

Статья 42

Если предоставленная помощь окажется недостаточной и обстановка потребует применения более мощных средств или помощи других судов, на которые в течение ближайших 12 часов нельзя рассчитывать, судно, оказавшее помощь может оставить пострадавшее судно с согласия капитана или шкипера последнего, если это не ухудшает положения пострадавшего судна.

Статья 43

Пароходство, судно которого потребовало помощь, обязано уплатить пароходству, судно которого ее оказывало, фактические расходы по оказанию помощи без оплаты спасательного вознаграждения.

Исчисление стоимости работы буксира при оказании помощи будет производиться по тарифным ставкам, установленным для расчетов за услуги буксиров при портовых работах.

Статья 44

Если судно, оказывающее помощь, не сможет ее оказать по независящим от этого судна причинам, пароходство, судно которого затребовало помощь, должно возместить расходы по оказанию помощи в соответствии со статьей 43 настоящего Соглашения.

Статья 45

Началом оказания помощи будет считаться время оставления воза буксиром, подающим помощь, а сроком окончания оказания помощи — время принятия воза буксиром после окончания оказания помощи.

Фактическим началом оказания помощи будет считаться время начала операций по ее оказанию, а сроком окончания операций по оказанию помощи — время фактического окончания операции по ее оказанию или время, когда судно, потребовавшее помощь, от нее отказалось.

Если для оказания помощи вызывается судно, не находящееся вблизи пострадавшего судна, то началом оказания помощи будет считаться время отхода судна к месту оказания помощи, а сроком окончания помощи — время возвращения судна к месту, где оно находилось при его вызове.

Если работы по оказанию помощи будут прерваны из-за ночного времени, такой перерыв должен быть отмечен в акте, составленном согласно п. 49 настоящего Соглашения. При этом, если на следующий день капитан пострадавшего судна заявит об отказе дальнейшей помощи, работы по оказанию помощи будут считаться прекращенными с момента подачи такого заявления.

Статья 46

Судно, оказывающее помощь, не несет ответственности за повреждения, причиненные пострадавшему судну при оказании помощи, за исключением случаев нарушения правил судовождения.

Пароходство, судно которого потребовало помощь, обязано возместить пароходству, судно которого оказало помощь, убытки, вызванные повреждением судна или судового инвентаря, происшедшими при оказании помощи.

Однако пароходство, судно которого потребовало помощь, не несет ответственности за повреждение котлов и машинных установок, а также за ущерб, явившийся следствием нарушения правил эксплуатации экипажами судна, оказавшего помощь.

Статья 47

В случае, если судно одного пароходства при оказании помощи потерпело аварию по вине судна другого пароходства, это последнее обеспечивает исправление повреждений, полученных в результате аварии, за свой счет, если другое пароходство не выразит желания получить денежное вознаграждение.

Срок постановки и время выполнения ремонта определяются по согласованию между соответствующими пароходствами.

Статья 48

При оказании помощи используются тросы судна, оказывающего помощь, а также могут быть использованы тросы судна, которому оказывается помощь.

За тросы, поврежденные при оказании помощи, убытки возмещаются в размере 25% их покупной стоимости, определенной исходя из длины тросов во время начала работ по оказанию помощи.

Статья 49

Об оказании помощи составляется акт в четырех экземплярах по прилагаемой к настоящему Соглашению форме (приложение б).

Акт подписывается капитанами, шкиперами, а также членами судового экипажа, участвовавшими в работах по оказанию помощи. Лица, подписывающие акт и несогласные с его содержанием, подписывают акт со своими возражениями.

В акте должны быть отмечены повреждения, нанесенные судам, с указанием перечня поврежденных или уничтоженных предметов, а также процент их годности, согласно данным инвентарной книги судна. Акты, должным образом оформленные, служат основанием для расчетов за оказанную помощь.

Статья 50

Пароходство, судно которого оказало помощь, выставляет пароходству, судно которого была оказана помощь, счет на сумму расходов, понесенных убытков и потерь при оказании помощи с приложением необходимых оправдательных документов.

Счет подлежит оплате в течение 30 дней после его выставления. По истечении указанного срока за неоплату счета взимается штраф в размере 0,05% с суммы счета за каждый день просрочки.

Статья 51

Расчеты в связи с оказанием взаимной помощи судам при авариях производятся договаривающимися пароходствами независимо и отдельно от всяких других расчетов, вытекающих из договоров и соглашений, заключенных пароходствами друг с другом, а также с третьими лицами.

РАЗДЕЛ III

ВЗАИМНОЕ АГЕНТИРОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДОВ В ДУНАЙСКИХ ПОРТАХ

I. Общие положения

Статья 52

Договаривающиеся пароходства будут производить через имеющиеся у них в дунайских портах агентства агентирование и обслуживание судов других договаривающихся пароходств.

Взаимное агентирование и обслуживание судов будет осуществляться на основании договоров между соответствующими пароходствами или инфлотом, заключаемых с учетом действующих в стране местонахождения порта правил об агентировании и положений настоящего Соглашения.

II. Порядок агентирования судов

Статья 53

В агентское обслуживание входит выполнение операций, обычно производимых при агентировании судов, и, в частности :

- a) оформление прибытия и отхода судов ;
- b) выполнение таможенных формальностей ;
- c) направление извещений грузополучателям и грузоотправителям о прибытии или отправлении судов или грузов ;
- d) оформление всякого рода документов на производство грузовых и других операций, связанных с пребыванием судов в портах ;
- e) оплата за счет судовладельца сборов, взимаемых с судов ;
- f) обеспечение бункером и водой ;
- g) привлечение грузов для загрузки на обратный рейс, если судно не обеспечено плановыми грузами.

Статья 54

Агентства Договаривающихся Сторон будут выдавать в соответствии с инструкциями обслуживаемых пароходств капитанам и шкиперам судов наличные деньги из сумм, специально переводимых для этого обслуживаемыми пароходствами для расчетов по заработной плате, для покупки продуктов и материалов, технического снабжения, а также для других целей.

Выдача денежных сумм не может производиться без телеграфного или письменного поручения соответствующего пароходства.

Статья 55

Агентства Договаривающихся Сторон будут принимать все зависящие от них меры к снабжению судов топливом, продовольствием и материалами в соответствии с заявками обслуживаемых пароходств.

Статья 56

При наличии поручения обслуживаемого пароходства агентства будут производить в точном соответствии с этим поручением инкассацию причитающихся пароходству фрахта, наложенных платежей и других сумм от грузополучателей, грузоотправителей и других лиц, причем инкассированные суммы будут немедленно переводиться и зачисляться на текущие счета соответствующих пароходств.

В случае несвоевременного перевода инкассированных сумм обслуживаемому пароходству уплачиваются проценты за использование суммы из расчета 3% годовых.

По взаимному соглашению между Договаривающимися Пароходствами при переводе инкассированных сумм допускается зачет сумм, причитающихся с того пароходства, в чью пользу была произведена инкассация.

Статья 57

По согласованию с соответствующими пароходствами агентства будут производить аквизицию грузов для перевозки судами этих пароходств.

Статья 58

Агентства Договаривающихся Сторон обязаны организовать обслуживание судов наилучшим образом и принимать меры к максимальному сокращению стоянок, снабжению судов без задержки и к своевременному выполнению других операций с таким расчетом, чтобы все операции были закончены не позже окончания грузовых работ.

Статья 59

Агентства Договаривающихся Сторон будут информировать капитанов и шкиперов обслуживаемых судов о правилах судоходства и о требуемых формальностях, они должны также обеспечить составление разного рода актов, касающихся недостатков и дефектов грузов, в целях ограждения интересов обслуживаемых пароходств.

Статья 60

Составление необходимых документов, требуемых таможенными и другими властями, а также выписка манифестов и коносаментов или накладных должны производиться по мере погрузки судов с тем, чтобы по окончании грузовых операций суда могли отправляться в рейс без задержки. Коносаменты или накладные на грузы выписываются на бланках пароходства, судно которого принимает грузы.

Статья 61

Агентства Договаривающихся Сторон будут информировать другие пароходства о движении их судов, используя доступные средства связи, а также сообщать о прохождении судами пунктов расположения агентств, с уплатой оказываемых услуг по себестоимости.

Статья 62

Для основных портов погрузки — выгрузки (Вена, Братислава, Комарно, Комаром, Сталинварош, Чепель, Русе, Свиштов, Джурджу, Браила, Галац, Рени, Измаил) устанавливается следующий порядок информации о судах, направляемых в эти порты. Не позднее чем через 4 часа после выхода судна из порта отправления пароходство-перевозчик информирует пароходство, в ведении которого находится порт назначения, о выходе судна и предполагаемом сроке его прибытия. Срок прибытия судна уточняется за 48 часов.

Настоящий порядок не связан с информацией, предусматриваемой во взаимоотношениях между пароходствами и фрахтователями судов.

Статья 63

Порядок производства погрузочно-разгрузочных работ в портах и пунктах определяется статьей 18 Соглашения об общих условиях перевозок грузов.

Статья 64

Если прибывший на судах груз не будет востребован или не будет выдан вследствие неуплаты фрахта или по другим причинам, агентства по поручению обслуживаемых пароходств, если это окажется возможным по техническим условиям, будут помещать такой груз на свой склад или на склад других фирм, причем на этот груз капитану или шкиперу должна быть выдана соответствующая расписка, а о складировании груза выслано извещение пароходству, которое должно полностью возместить все расходы по выгрузке, складированию и хранению такого груза.

Статья 65

Агентства Договаривающихся Сторон будут принимать меры к обеспечению интересов обслуживаемых пароходств в связи с могущими возникнуть претензиями со стороны получателей, отправителей груза или третьих лиц.

Агентства могут также принимать на себя в каждом отдельном случае в соответствии с поручениями обслуживаемых пароходств судебную защиту интересов пароходств и выдавать по их отдельным поручениям необходимые гарантии.

III. Оплата услуг по агентированию

Статья 66

Вознаграждение за агентирование судов будет производиться по прилагаемым к настоящему Соглашению ставкам (приложение 7).

Расходы, произведенные при обслуживании судов, относятся за счет соответствующих пароходств по их действительной стоимости с приложением оправдательных документов.

Все расчеты по обслуживанию судов Договаривающихся Сторон производятся в валюте страны нахождения порта, в котором производилось обслуживание судна.

Статья 67

Вознаграждение за аквизицию груза агентства Договаривающихся Сторон получают в размере 3% от сумм фрахта, уплаченного за привлеченный к перевозке груз с оплатой этой суммы в валюте фрахта.

Статья 68

Оплата причитающихся агентству сумм производится в течение 30 дней по предъявлении счетов с приложением необходимых оправдатель-

ных документов. В случае неоплаты счета в указанный срок уплачивается штраф в размере 0,05% с неоплаченной суммы за каждый день просрочки по день уплаты.

Претензионные и давностные сроки

Статья 69

Претензии, вытекающие из договоров на буксировку, взаимное агентирование и обслуживание судов, а также возникающие из оказания помощи, должны быть рассмотрены в течение двух месяцев со дня их получения.

Претензии и иски, вытекающие из договоров на буксировку, взаимное агентирование и обслуживание судов, а также возникающие из оказания помощи, погашаются годичной давностью, исчисляемой со дня возникновения права на иск, с тем, что в случае подачи письменной претензии согласно абзацу 1 настоящего пункта течение давностного срока приостанавливается.

Если претензия была отклонена, то течение давностного срока возобновляется со дня сообщения заявителю письменного отказа в удовлетворении претензии. Если претензия была оставлена без ответа, течение давностного срока возобновляется со дня истечения указанного абзаца 1 настоящего пункта двухмесячного срока.

Арбитраж

Статья 70

Договаривающиеся Пароходства будут принимать необходимые меры для мирного урегулирования споров, могущих возникнуть из настоящего Соглашения или в связи с ним. Споры, которые не будут урегулированы в мирном порядке, подлежат с исключением общим судебной подсудности рассмотрению в арбитраже по месту нахождения ответчика. Спорящие стороны могут также условиться и о другом месте арбитражного разбирательства возникшего между ними спора.

Срок действия соглашения

Статья 71

Настоящее Соглашение вступает в силу с 31 декабря 1955 г. и заключается на неопределенный срок.

Каждое из Договаривающихся Пароходств может в любое время отказаться от участия в настоящем Соглашении по истечении 6 месяцев со дня заявления об этом в письменной форме другим Договаривающимся Пароходствам.

Приложения к настоящему Соглашению составляют его неотъемлемую часть.

Составлено в Братиславе 26 сентября 1955 года в одном экземпляре русском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Настоящее Соглашение будет сдано на хранение Чехословацкому национальному пароходству — национальное предприятие (ЧСПД), которое пошлет заверенные копии каждому из подписывающих это Соглашение пароходств.

От Болгарского Речного Пароходства (БРП)

п/п Т. СТОЯНОВ

От Венгерского Пароходства — акционерное общество (МАХАРТ)

п/п И. БЕЛАИ

От Румынского Морского и Речного Пароходства (НАВРОМ)

п/п К. ЧЕЛЕНТИ

От Советского Дунайского Государственного Пароходства (СДГП)

п/п Л. КАПИКРАЯН

От Чехословацкого Дунайского Пароходства — национальное предприятие (ЧСПД)

п/п И. ГРЕЙТАК

Заявка на буксировку

Согласно заключенному между пароходствами Соглашению настоящим прошу Вас предоставить буксир для буксировки, перестановки, оказания помощи (ненужное зачеркнуть) нашего судна :

1. Наименование судна или №
2. Материал корпуса (железо, дерево, бетон и т. д.)
3. Фамилия капитана или шкипера баржи
4. Грузоподъемность судна
5. Длина судна м, ширина м
6. Осадка судна без груза см, с грузом см
7. Вес груза Т.
8. Эквивалент судна
9. Наименование груза
10. Пункты буксировки или перестановки :
от до
- от до
11. Подробное наименование организации или лица, в чей адрес направляется судно
12. Дата и время вручения заявки 19.... г.
часы
13. К какому времени требуется предоставить буксир
-
дата, часы
- Подпись и должность лица, подписавшего заявку

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
к Соглашению о буксировке, ока-
зании помощи при авариях и агентировании от 26
сентября 1955 г.

Коносамент № на буксировку

Порт отправления
Отправитель судна
Его адрес

Порт назначения
Получатель судна
Его адрес

Буксировка производится согласно условиям Соглашения от

.....

1. Наименование или номер буксируемого судна
2. Владелец судна и его адрес
3. Материал постройки судна
4. Количество груза на судне
5. Наименование груза
6. Грузоподъемность судна в тоннах
7. Длина судна
8. Ширина судна
9. Осадка судна без груза
10. Осадка судна с грузом

Отметки отправителя, не обязательные для пароходства	1. Количество виртуальных км	Указать в какой валюте
Приложенные документы :	2. Эквивалент веса буксируемого судна	1. Оплата за буксир
1.	3. Вес судна и груза	2. Оплата за перестановки
2.	4. Количество килат	3. За проход „Железных Ворот”
3.	5. Ставка за один килат	4. За проход госграницы
4.	Место составления коносамента	5. Портовые сборы
Штамп агентства прибытия	Подпись судовладельца	6.
..... подпись	..... заявителя	7.
..... расписка получателя	Отметки и штамп агентства отправителя	8.
.....	.....	9. Итого
Обозначенное в настоящем коносаменте судно принял :	.....	Взыскано при от- правке
..... подпись	.....	.....
..... место и дата	..... (подпись агентства)	Подлежит взысканию в пункте назначения
		Расписка заявителя о получении копии коносамента

Календарные штампы буксиров в промежуточных агентствах помещаются на обороте в хронологическом порядке.

Лихтеровки (паузки)

Отметка о зимовке

Место зимовки

От до дата

Место

Количество груза

Наименование лихтера

Дата календарных штампов дата служебных отметок

Составляется в пяти экземплярах

Оригинал

1-я копия 3-я копия

2-я копия 1-й корешок

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
к Соглашению о буксировке, оказании помощи судам при авариях и агентировании от 26 сентября 1955 г.

Нормы среднесуточной скорости буксировки по р. Дунай

(в километрах в сутки)

Наименование участков	Направление	Январь, ноябрь	Февраль, декабрь	Март, сентябрь	Апрель, октябрь	Май, июнь	Июль
1. Вена—Комарно	вверх	54	54	63	72	77	77
	вниз	160	160	190	200	215	200
2. Комарно— Молдова-Веке	вверх	45	50	50	60	70	66
	вниз	100	120	130	145	160	158
3. Молдова-Веке— Турну-Северин	вверх	по фактически затраченному времени					
	вниз						
4. Турну-Северин— Измаил	вверх	50	52	60	64	75	70
	вниз	110	120	135	150	165	160

к Соглашению о буксировке, оказании помощи судам при авариях и агентировании от 26 сентября 1955 г.

Таблица перевода тяговой работы буксиров при портовых работах

Мощность в л. с.	Одни сутки стояночные равны 60 килатам		1 час ходовой равен 4 килатам		
	коэффициент	1 стояночный час (в килатах)	коэффициент	1 ходовой час (в килатах)	5 минут ходовых (в килатах)

Б у к с и р ы

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

Г р у з о в ы е т е п л о х о д ы

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

к Соглашению о буксировке, оказании помощи судам при авариях и агентировании от 26 сентября 1955 г.

Таблица участковых коэффициентов

Участки	Против течения	По течению
Регенбург—Пассау (2379—2226)	1,9	0,68
Пассау—Генью (2226—1791)	3,5	1,16
Генью—Молдова-Веке (1791—1042)	1,0	0,43
Молдова-Веке—Водница (1042—951)	4,0	0,88
Водница—Гура-Вэйи (старая дорога 954—941) .	6,0	0,84
Водница—Гура-Вэйи (рукав, 951—941)	12,0	1,08
Гура-Вэйи—Кладово (941—934)	1,6	0,69
Кладово—Галац (934—150)	1,0	0,43
Галац—Сулина (150—0)	1,0	0,43
Килийский рукав	1,0	0,43
Драва	3,0	0,78
Тисса (до Сегеда, 0—170)	1,3	0,56
Бегеч	3,0	1,29

Примечания :

1. При буксировке судов без помощи локомотивной тяги на участке Водница—Гура-Вэйи (рукав, 951—941) устанавливается коэффициент против течения — 36. При отсутствии тугера на участке Свинница—Повалина устанавливается коэффициент против течения — 12.
2. При определении расстояний (в км) между пунктами на Дунае будет применяться официальная таблица, изданная Дунайской Комиссией.

к Соглашению о буксировке, оказании помощи судам при авариях и агентировании от 26 сентября 1955 г.

Акт об оказании помощи

Составлен место и дата

По требованию

Пароходство оказало помощь судну пароходства
 буксиром

пароходства грузоподъемность или
 мощность род груза

Количество груза

Род и способ оказания помощи

Наличие воза у судна, подавшего помощь, и величина воза

Требовалось ли оставление воза

Время оказания помощи

от	час.	мин.	до	час.	мин.
от	час.	мин.	до	час.	мин.

Время прекращения помощи час. мин.

По требованию капитана судна, затребовавшего подачу помощи, работа продолжается — прекращается.

Работа по оказанию помощи вновь возобновлена д н я

от	час.	мин.	до	час.	мин.
от	час.	мин.	до	час.	мин.

За время оказания помощи судно, подающее помощь, имело следующие повреждения и убытки :

по корпусу

по инвентарю

Особые замечания сторон

Правильность указанных данных удостоверяется

Порт „.....” дня.. 19.... г.

Сторона, затребовавшая помощь Сторона, оказавшая помощь

..... капитан судна капитан судна

..... свидетель свидетель

Примечание :

Акт составляется в четырех экземплярах, из которых два получает пароходство, затребовавшее помощь, и два — пароходство, подавшее помощь.
 Свидетели по возможности должны быть лоцманы соответствующих судов.

Ставки вознаграждения за агентирование судов

1. За несамоходные баржи всех размеров и типов — 50 руб. за баржу.
За линейные буксиры и грузовые самоходные суда — 70 руб. за судно.
За пассажирские суда — 85 руб. за судно.
2. За несамоходные суда, совершающие в данном порту погрузку или выгрузку, взимается полная ставка агентского вознаграждения.
3. За несамоходные суда, совершающие в данном порту погрузку и выгрузку, взимается двойная ставка агентского вознаграждения.
4. За самоходные и несамоходные суда, заходящие в порт только для снабжения, взимается 25% ставки агентского вознаграждения; также 25% ставки агентского вознаграждения взыскивается за оформление в пунктах госграниц.
5. Ставки агентского вознаграждения взимаются в каждом порту захода.
6. Вышеуказанные ставки взимаются за полное обслуживание судна, включающее оформление всех судовых, грузовых и иных документов.
7. За предоставление обслуживаемым судам бланков, коносаментов, манифестов и других документов взимается плата в размере 8 рублей с судна отдельно при погрузке и разгрузке.
8. Предоставление судну разъездного катера, автомашин и т. д. оплачивается по действующим в порту обслуживания ставкам.

Примечания :

1. В тех случаях, когда по самоходным баржам производятся погрузочно-разгрузочные работы, вознаграждение за обслуживание взимается по группам оплаты сухогрузных несамоходных барж.
2. Грузоподъемность барж устанавливается по судовым документам.

ПРОТОКОЛ И КОНВЕНЦИИ²

МЕЖДУ РУМЫНСКИМ МОРСКИМ И РЕЧНЫМ ПАРОХОДСТВОМ И ЮГОСЛАВСКИМ РЕЧНЫМ ПАРОХОДСТВОМ О БУКСИРОВКЕ И СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ОБЛАСТИ ТОРГОВЛИ

Подписано в Белграде 21 ноября 1955 г.

ПРОТОКОЛ

Румынское морское и речное пароходство, в дальнейшем НАВРОМ, местопребывание которого находится в Бухаресте, улица Поверней, 1, с одной стороны, и Югославское речное пароходство, в дальнейшем ЮРП, местопребывание которого в Белграде, улица Бирчанинова, 1, с другой стороны, в целях наиболее рационального использования на основе взаимности буксиров и их тяговой силы, привлечения на Дунай в рамках торговых связей между двумя государствами максимального количества грузов, оказания помощи судовым экипажам в случае заболевания или аварии, установления взаимопомощи плавсоставом (лоцманы) на отдельных участках, обеспечения взаимопомощи по снабжению, ремонту судов и агентированию, заключили следующие Конвенции :

1. Конвенцию о буксировке и оказании помощи при авариях.
2. Конвенцию об агентировании и сотрудничестве по торговым и техническим вопросам.

Статья 1

Вышеуказанные Конвенции и их приложения являются неотъемлемой частью настоящего Протокола.

Статья 2

Все расчеты и платежи, касающиеся взаимного обслуживания, предусмотренные в вышеуказанных Конвенциях, производятся согласно положениям, действующим в момент оказания услуги, Соглашения о товарообмене и платеже, заключенного между Румынской Народной Республикой и Федеративной Народной Республикой Югославии.

Статья 3

Договаривающиеся Пароходства будут принимать необходимые меры для мирного урегулирования спорных вопросов, могущих возникнуть из настоящих Протокола и Конвенций или в связи с ними.

¹ Официальный текст на румынском и сербско-хорватском языках.

² Вступили в силу.

Спорные вопросы, которые не будут урегулированы мирным путем, подлежат, за исключением общего правила о компетенции, рассмотрению в арбитраже по месту нахождения ответчика.

Спорящие стороны могут также условиться и о другом месте арбитражного разбирательства возникших между ними спорных вопросов.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны обязуются, что претензии, которые могут возникнуть при применении указанных Конвенций, будут урегулированы в возможно короткий срок и не позже двух месяцев со дня их получения.

Претензии и иски, вытекающие из настоящих Протокола и Конвенций, погашаются годичной давностью, исчисляемой со дня возникновения права на претензию с тем, что в случае подачи письменной претензии, согласно абзацу I настоящей статьи, течение давности срока приостанавливается.

Если претензия была отклонена, то течение давности срока возобновляется со дня сообщения заявителю письменного отказа в удовлетворении претензии.

Если претензия была оставлена без ответа, то течение давности срока возобновляется по истечении указанного в абзаце I настоящей статьи двухмесячного срока.

Статья 5

Все услуги, предусмотренные указанными Конвенциями, будут осуществляться Договаривающимися Сторонами в соответствии с нормативными предписаниями, действующими в Государстве, в котором они оказываются.

Если в эти предписания будут внесены изменения, влекущие за собой изменения в применении положений настоящих Конвенций, то соответствующая Сторона должна сообщить об этом в возможно короткий срок.

Статья 6

Конвенции могут быть в любой момент изменены на основе письменного соглашения между Договаривающимися Сторонами.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны соглашаются о том, что если на Дунае будут существовать другие народные пароходства, они смогут присоединиться к настоящим Конвенциям на основе письменного соглашения между Договаривающимися Сторонами.

Статья 8

Настоящий Протокол вступит в силу с момента его одобрения вышестоящими компетентными органами двух Договаривающихся Пароходств и не позже 30 дней со дня его подписания. Договаривающиеся Пароходства письменно сообщат друг другу об этом утверждении.

Настоящий Протокол и Конвенции действительны до 28 февраля 1957 г. и будут каждый год автоматически продлены.

Договаривающиеся Стороны могут в любое время отказаться от участия в настоящих Протоколе и Конвенциях по истечении 3-х месяцев со дня заявления об этом в письменной форме другой Договаривающейся Стороне.

Положения настоящих Конвенций распространяются на услуги, оказанные до вступления в силу этих Конвенций.

Статья 9

Настоящие Протокол и Конвенции совершены и подписаны в Белграде 21 ноября 1955 года в двух экземплярах на румынском и сербско-хорватском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

*За Румынское Морское и Речное
Пароходство*

п/п К. ЧЕЛЕНТИ

*За Югославское Речное
Пароходство*

п/п И. ГУГИЧ

КОНВЕНЦИЯ

О БУКСИРОВКЕ И ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ ПРИ АВАРИЯХ

В целях установления единых норм буксирования и оказания помощи судам при авариях в дунайских портах Румынское морское и речное пароходство, в дальнейшем НАВРОМ, местонахождение которого в Бухаресте, ул. Поверней, 1, с одной стороны, и Югославское речное пароходство, в дальнейшем ЮРП, местонахождение которого в Белграде, улица Бирчанинова, 1, с другой стороны, заключили настоящую Конвенцию о нижеследующем:

РАЗДЕЛ I

ВЗАИМНАЯ БУКСИРОВКА

1. Общие положения

1. Каждое из Договаривающихся Пароходств при получении от другой Договаривающейся Стороны заявки на буксировку обязуется предоставлять в пределах имеющихся у него возможностей необходимые средства для буксировки груженых и балластных судов, кранов и других плавучих сооружений на всем протяжении Дуная или на отдельных его участках, а также для буксировочных работ в портах.

2. Нормы буксировки, предусматриваемые настоящей Конвенцией, распространяются как на собственные, так и на арендованные или эксплуатируемые суда.

3. Буксировка разделяется на линейную и портовые работы.

Под линейной буксировкой понимается буксировка, которая производится на расстояние свыше 5 км, за исключением портовых операций на расстоянии свыше 5 км, которые являются портовыми работами.

Под портовыми работами понимается перемена места стоянки, перешвартовка, маневры, составление и расформирование воя и другие работы, которые производятся на акватории порта, поскольку они не являются начальной или конечной фазой линейной буксировки.

II. Порядок подачи заявки на буксировку

4. Заявки на буксировку подаются письменно, телеграфно или по телефону не позднее чем за 48 часов до начала испрашиваемого срока буксировки по прилагаемой к настоящей Конвенции форме (приложение I). Письменные заявки на буксировку подаются в двух экземплярах.

5. Заявки на буксировку подаются и принимаются представителями соответствующих пароходств.

В случае аварии или в других срочных случаях допускается подача заявок на буксировку капитаном судна или шкипером баржи представителю пароходства или капитану проходящего буксира.

В таких случаях заявка на буксировку может быть подана и принята в письменной, в устной форме или в виде сигнала.

6. Пароходство, представителем которого была подана заявка на буксировку, отвечает за правильность указанных в ней сведений и несет материальную ответственность за все последствия, вызванные неправильными, неточными или неполными данными, изложенными в заявке.

7. Пароходство, получившее заявку на буксировку, не позднее 24 часов с момента получения обязано сообщить в письменной форме пароходству, подавшему заявку, о времени подачи буксира или о своем отказе от буксировки.

В случае неполучения ответа на заявку в указанный срок она считается принятой и обязательство буксировать исчисляется по истечении 48 часов с момента получения заявки.

8. На основании заявки на линейную буксировку буксирующим пароходством выписывается по прилагаемой к настоящей Конвенции форме (приложение 2) коносамент на буксировку в 5-ти экземплярах, из которых :

a) Первый экземпляр (оригинал) передается капитану буксира, осуществляющего буксировку. По окончании буксировки оригинал коносамента с подтверждением пароходства, для которого была осуществлена буксировка, передается капитаном своему пароходству ;

b) Второй экземпляр следует при буксире и в порту назначения передается представителю пароходства, подавшего заявку на буксировку ;

c) Третий экземпляр передается буксиру в порту отправления для сохранения в архивах буксира.

d) Четвертый экземпляр и корешок остаются в агентстве порта отправления.

III. Осуществление буксировочных работ

9. Предоставляемые для тяги буксиры, как и буксируемые суда, должны быть в исправном техническом состоянии и иметь полный состав команды, достаточное количество топлива и материалов, надлежащие свидетельства на право и годность к плаванию, а также все другие необходимые согласно действующим правилам плавания судовые документы.

10. Определение водоизмещения судов и других плавучих средств, а также их числа, которое может быть взято на буксир, входит в обязанности капитана буксира, который при принятии соответствующего решения в каждом отдельном случае должен исходить из условий безопасности плавания каравана на всем пути следования.

11. Применение действующих правил плавания по Дунаю входит в обязанности капитана буксира или шкипера буксируемого судна. Пароходства несут ответственность за убытки, вызванные несоблюдением при буксировке вышеуказанных правил.

12. В случае необходимости лихтеровки, предоставление лихтеров входит в обязанности пароходства, которому принадлежит буксируемый флот.

13. Пароходство, осуществляющее буксировку, должно по мере возможности обеспечить среднесуточную скорость буксировки не ниже норм, прилагаемых к настоящей Конвенции (приложение 3).

Буксировка плавучих сооружений, кранов, землечерпалок, доков, копров и других сооружений, резко отличающихся по своим обводам и надстройкам от обычных судов, является исключением.

Продолжительность буксировки вышеуказанных сооружений исчисляется по фактически затраченному времени.

14. В случае аварии буксируемого судна капитан буксира обязан предоставить буксируемому судну спасательные средства и оказывать ему необходимую помощь до тех пор, пока пострадавшее судно не сможет обойтись без этой помощи. В таком случае оплачиваются лишь фактические расходы, без оплаты спасательного вознаграждения.

15. О каждом случае аварии буксируемого судна капитан буксира обязан немедленно известить пароходство и ближайшее агентство судов, пострадавших от аварии.

16. О каждом случае аварии капитан буксира и капитан или шкипер буксируемого судна должны составить акт, в котором излагаются все обстоятельства, при которых произошла авария.

17. Линейная буксировка считается начатой в момент забуксировки и признается законченной в момент отбуксировки в порту назначения, указанном в заявке.

Время начала и конца буксировки должно быть указано в коносаменте на буксировку и подтверждено распиской капитана буксируемого судна или шкипером буксируемой баржи.

18. Время фактического пользования буксирной тягой при портовых работах исчисляется с момента отхода буксира от его последней стоянки до момента его возвращения к этой стоянке, если начало и окончание буксировки не были задержаны по причинам, не связанным с данной буксировкой.

19. Время использования буксира исчисляется во всех портах согласно фактически затраченному времени.

IV. Оплата буксировочных работ

20. Единицей измерения работы при линейной буксировке является килат (1000 виртуальных тонна-километров).

Единицей измерения портовых работ является час. Затраченное при портовых работах время переводится в килаты согласно прилагаемой к настоящей Конвенции таблице (приложение 4).

21. Расчет килат при линейной буксировке производится по следующей формуле :

$$\frac{(\text{вес груза} + \text{эквивалент веса судна}) \times \text{виртуальные километры}}{1000}$$

Эквивалент веса судна исчисляется по следующей формуле :

$$L \times (C + 2 T) 1,176$$

где L — длина судна,
 C — ширина судна,
 T — осадка судна порожнем,
1,176 — коэффициент сопротивления.

К установленному таким образом эквиваленту веса судна делаются следующие надбавки :

- | | |
|---|------|
| a) для пароходов колёсных со снятыми плицами и винтовых судов с закрепленными винтами | 30% |
| b) для пароходов винтовых и моторных судов со свободно вращающимися винтами | 20% |
| c) для землечерпательных снарядов и элеваторов без ковшей, а также колесных пароходов с плицами | 50% |
| d) для землечерпательных снарядов с ковшами, плавучих кранов и элеваторов с ковшами | 75% |
| e) для плавучих козлов | 125% |

22. Исчисление виртуальных километров производится умножением пройденного расстояния, выраженного в километрах, на коэффициент, установленный для участка, на котором производится буксировка.

Коэффициенты, действительные для отдельных участков Дуная, указаны в приложении 5 настоящей Конвенции.

23. Работы по буксировке, производимые в осенне-зимние месяцы, исчисляются со следующей надбавкой :

- в марте — 10%,
- в ноябре и феврале — 15%,
- в декабре и январе — 25%.

Стоимость одного килоата устанавливается в размере 0,50 ам. доллара, исчисляемого в валюте страны плательщика по официальному курсу государственных банков, действующему в момент платежа.

Расчеты производятся согласно положениям Соглашения о грузообмене и платеже между Румынской Народной Республикой и Федеративной Народной Республикой Югославии.

25. Ежемесячно, но не позднее 25 числа следующего месяца Договаривающиеся Пароходства сообщают друг другу исчисленное в килоатах сальдо по взаимным буксировкам, выполненным до 30 числа прошедшего месяца.

Сальдо должно обосновываться соответствующими расчетами, к которым прилагаются заявки на буксировку, коносаменты на буксировку с распиской о выполнении буксировки и портовых работ.

26. Сальдо, против которого обязанное пароходство в течение 5-дневного срока с момента получения расчета не заявило возражений, подлежит оплате в пользу соответствующего пароходства в течение 30 дней с момента получения расчета.

27. Всякого рода сборы, которыми облагается буксируемое судно (таможенные, портовые, за проход государственных границ и Катарактов) оплачиваются пароходством, которому принадлежит судно.

28. Все необходимые расходы, произведенные при выполнении буксирных операций одним пароходством за счет другого пароходства оплачиваются этим последним в валюте, в которой указанные расходы были произведены.

29. Расчеты по буксировке производятся Договаривающимися Пароходствами независимо и отдельно от всякого рода других расчетов, вытекающих из договоров и соглашений, заключенных Пароходствами друг с другом или с третьими лицами.

У. Ответственность при буксировке

30. Если взятые на буксир суда или другие плавучие средства не будут доставлены до места назначения, указанного в заявке, оплата выполненных буксировочных работ не производится, за исключением обстоятельств, указанных в пункте 31 настоящей Конвенции.

31. Если буксируемые единицы не будут доставлены до места назначения, указанного в заявке, вследствие :

- a) изменения пароходством, которому принадлежит буксируемое судно, указанных в заявке данных,
- b) непригодности буксируемого судна к следованию за буксиром,
- c) распоряжений соответствующих компетентных властей,
- d) половодья, низких уровней и других форсмажорных обстоятельств,

пароходство, которому принадлежит буксир, освобождается от ответственности за прекращение буксировки, а пароходство, подавшее заявку на буксировку, должно оплатить фактически выполненные буксировочные работы.

32. В случае прекращения буксировки вследствие ледовых явлений либо по причинам, указанным в статье 31 настоящей Конвенции, буксируемые суда ставятся в безопасное место, определяемое капитаном буксира. В этом случае пароходство, осуществляющее буксировку, не несет ответственности за убытки по судну или грузу, могущие возникнуть вследствие зимовки, а также за расходы, связанные с зимовкой и охраной судна и груза.

Дополнительные услуги, оказанные в названных случаях буксиром буксируемым судам, оплачиваются пароходством, которому принадлежат буксируемые единицы, по фактической стоимости оказанных услуг.

33. Пароходство, которому принадлежит буксир, отвечает за убытки, причиненные судну вследствие нарушения Правил плавания на Дунае, принятых Дунайской Комиссией, и небрежности, проявленной со стороны экипажа буксира.

34. Пароходство, которому принадлежит буксир, не несет ответственности за убытки, причиненные третьими лицами, не являющимися участниками каравана ; однако в его обязанности лежит составление аварийных актов, необходимых потерпевшему пароходству для предъявления претензий о возмещении убытков, и их передача этому пароходству.

В случае нарушения пароходством, которому принадлежит буксир, положений настоящего пункта, оно несет материальную ответственность за убытки, причиненные буксируемому судну.

35. Пароходство, которому принадлежит буксир, несет ответственность за убытки, причиненные судам или имуществу третьих лиц, не являющихся участниками каравана, если будет доказано, что убытки были причинены по вине буксира.

Если будет доказано, что убытки были причинены по вине экипажа буксируемого судна, то ответственность за убытки несет пароходство, экипаж которого виновен в аварии.

36. Началом ответственности буксирующего пароходства считается момент принятия судна на буксир в начальном пункте буксировки и окончанием ответственности — время постановки судна на якорь в конечном пункте буксировки.

37. Каждое пароходство соглашается нести за свой счет убытки и выполнять обязательства, которые могут возникнуть в связи с происшествиями, произошедшими с членами экипажа его судна при буксировке или при получении или оказании помощи, и стать причиной потери трудоспособности или смерти члена экипажа.

РАЗДЕЛ II

ОКАЗАНИЕ ВЗАИМОПОМОЩИ СУДАМ ПРИ АВАРИЯХ

38. На всем судоходном протяжении Дуная суда одного из Договаривающихся Пароходств обязуются в случае необходимости оказывать надлежащую помощь судам другого Договаривающегося Пароходства.

Эта помощь будет оказываться в следующих случаях :

- a) посадки судна на мель ;
- b) потери судном способности маневрирования ;
- c) столкновения судов ;
- d) появления на судне значительной водотечности ;
- e) пожара на судне ;
- f) потери самоходным судном способности самостоятельно передвигаться ;
- g) постановки флота на зимовку ;
- h) в других подобных случаях.

39. Порядок и способ оказания помощи будут устанавливаться по договоренности между капитанами и шкиперами судов, нуждающихся и оказывающих помощь.

При изменении обстоятельств капитан или шкипер, потребовавший помощь, может в любое время от нее отказаться.

40. Если предоставленная помощь окажется недостаточной и обстановка потребует применения более мощных средств или помощи других судов, на которые в течение ближайших 12 часов нельзя рассчитывать, судно, оказывающее помощь, может оставить пострадавшее судно с согласия капитана или шкипера последнего, если это не ухудшает положения пострадавшего судна.

41. Пароходство, судно которого потребовало помощь, обязано уплатить пароходству, судно которого её оказало, фактические расходы по оказанию помощи, включая стоимость произведенной работы без оплаты спасательного вознаграждения.

Исчисление стоимости работы буксира при оказании помощи будет производиться по тарифным ставкам, установленным для расчетов за услуги буксира при портовых работах в приложении 4 к настоящей Конвенции.

42. Если судно, оказывающее помощь, не сможет выполнить этого задания по независящим от него причинам, пароходство, судно которого затребовало помощь, должно возместить расходы по оказанию помощи в соответствии со статьей 41 настоящей Конвенции.

43. Началом оказания помощи считается время оставления своего воза буксиром и окончанием — фактическое время окончания оказания помощи или время, когда судно, которому оказывалась помощь, отказалось от неё.

Если судно, оказывающее помощь, не находится вблизи судна, запросившего помощь, то помощь начинается с момента отхода судна к месту оказания помощи и кончается — когда судно возвращается к пункту, откуда оно было вызвано.

Если оказание помощи будет прервано из-за наступления ночного времени, то таковое будет подтверждено в акте, составленном согласно пункту 47 настоящей Конвенции.

Если на следующий день капитан пострадавшего судна заявит об отказе от дальнейшей помощи, оказание помощи будет считаться прекращенным с момента подачи такого заявления.

44. Судно, оказывающее помощь, не несет ответственности за повреждения, причиненные пострадавшему судну при оказании помощи, за исключением случаев нарушения действующих правил и грубой небрежности.

Пароходство, судно которого потребовало помощь, должно возместить пароходству, судно которого оказало помощь, убытки, вызванные повреждением судна или судового инвентаря при оказании помощи.

Однако пароходство, судно которого потребовало помощь, не несет ответственности за повреждения котлов и машинных установок, а также за ущерб, явившийся следствием нарушения правил судоходства со стороны экипажа судна, оказывающего помощь.

45. В случае, если судно одного пароходства при оказании помощи потерпело аварию по вине судна другого пароходства, это последнее производит за свой счёт исправление повреждений, если пароходство, которому принадлежит пострадавшее судно, не выразит пожелания получить денежное вознаграждение.

Сроки постановки, место и время выполнения ремонта определяются по согласованию между указанными пароходствами.

46. При оказании помощи используются тросы судна, оказывающего помощь; также могут быть использованы тросы судна, которому оказывается помощь.

За тросы, поврежденные при оказании помощи, убытки возмещаются в размере 25% покупной стоимости имевшихся тросов, учитывая их длину во время начала работ по оказанию помощи.

47. Акт об оказании помощи составляется в 4-х экземплярах по прилагаемой к настоящей Конвенции форме (приложение 6).

Акт подписывается капитанами, шкиперами и членами судового экипажа, участвующими в работах по оказанию помощи.

Если лица, которым следует подписать акт, не согласны с его содержанием, то они подписывают его, указывая при этом свои возражения.

В акте должны быть отмечены все повреждения, нанесенные судну, оказывающему помощь, с указанием перечня поврежденных или уничтоженных предметов.

Акт, составленный согласно действующим правилам, служит основанием для расчетов за оказанную помощь.

48. Пароходство, судно которого оказало помощь, представляет пароходству, судно которого была оказана помощь, расчет на сумму расходов, понесенных убытков и потерь при оказании помощи с приложением необходимых оправдательных документов.

Расчет должен быть урегулирован в течение 30 дней после его представления.

По истечении указанного срока за неоплату счета взимается штраф в размере 0,05% с суммы счёта за каждый день просрочки.

49. Расчеты в связи с оказанием помощи судам при авариях производятся между Договаривающимися Пароходствами независимо и отдельно от всяких других расчетов, вытекающих из договоров и соглашений, заключенных пароходствами друг с другом или с третьими лицами.

50. Настоящая Конвенция была совершена и подписана в Белграде 21 ноября 1955 года в двух экземплярах, на румынском и сербско-хорватском языках, причем оба текста аутентичны.

*За Румынское Морское и Речное
Пароходство*

п/п К. ЧЕЛЕНТИ

*За Югославское Речное
Пароходство*

п/п И. ГУГИЧ

Заявка на буксировку

Согласно заключенной между пароходствами Конвенции настоящим прошу Вас предоставить нашему судну буксир для буксировки, осуществления портовых работ, оказания помощи (ненужное зачеркнуть) :

1. Наименование судна
или №
 2. Материал корпуса (железо, дерево, бетон и т. д.)
 3. Фамилия капитана или шкипера баржи
 4. Грузоподъемность судна т
 5. Длина судна м, ширина м
 6. Осадка судна без груза см
с грузом м
 7. Вес груза т
 8. Эквивалент судна
 9. Спецификация груза
 10. Пункты буксировки или осуществления портовых работ
от до
 - от до
 11. Подробное наименование организации или лица, в чей адрес направляется судно
 12. Дата и время вручения заявки 19..... г.
(часы)
 13. К какому времени требуется представить буксир :
 - (дата, часы)
- Подпись и должность лица, подписавшего заявку

Консамент №

на буксировку

Порт отправления

Порт назначения

Отправитель судна

Получатель судна

Его адрес

Его адрес

Буксировка производится согласно Условиям Конвенции от 21 ноября 1955 г.

1. Наименование или номер буксируемого судна
2. Владелец судна и его адрес
3. Материал постройки судна
4. Количество груза на судне
5. Спецификация груза
6. Грузоподъемность судна в тоннах
7. Длина судна
8. Ширина судна
9. Осадка судна без груза
10. Осадка судна с грузом

Отметки отправителя, не обязательные для пароходства	1. Количество виртуальных км	Указать в какой вапоте
Приложенные доку- менты :	2. Эквивалент веса буксируемого судна	1. Оплата за буксир
1.	.....	2. Оплата за портовые работы
2.	3.	3. За проход „Железных Ворот”
3.	.....	4. За проход госгра- ницы
4.	4. Количество килат	5. Портовые сборы
Шаги агентства при- бытия	.....	6.
Подпись	5. Ставка за один килат	7.
.....	.....	8.
Расписка получателя	Место составления коноса- мента	9.
Обозначенное в на- стоящем коносаменте судно принял .....	.....	И т о г о
..... место и дата	Подпись судовладельца	Взыскано в пункте на- значения
.....	..... (заявителя)	.....
Расписка заявителя о получении копии ко- носамента	Отметки и штамп агентства отправителя	Подлежит взысканию в пункте назначения
.....	..... (подпись агентства)	Расписка заявителя о получении копии ко- носамента на букси- ровку
.....

Календарные штампы буксиров в промежуточных агентствах помещаются на обороте в хронологическом порядке.

Отметки о зимовке :	Выполненные работы :
Место зимовки	Дата, место, количество груза,
Дата : от до	наименование лихтера
Дата календарных штампов	Дата служебных отметок

Составляется в пяти экземплярах

Оригинал

1-я копия
2-я копия

3-я копия
1-й корешок

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
к Конвенции о буксировке и оказании помощи при авариях от 21 ноября 1955 г.

Нормы среднесуточной скорости буксировки по р. Дунай
(в километрах в сутки)

Наименование участков	Направление	Январь, ноябрь	Февраль, декабрь	Март, сентябрь	Апрель, октябрь	Май, июнь	июль, август
1. Вена—Комарно	вверх	54	54	63	72	77	77
	вниз	160	160	190	200	215	200
2. Комарно— Молдова-Веке	вверх	45	50	50	60	70	66
	вниз	100	120	130	145	160	158
3. Молдова-Веке— Турну-Северин	вверх	По фактически затраченному времени					
	вниз						
4. Турну-Северин—	вверх	50	52	60	64	75	70
	вниз	110	120	135	150	165	160

к Конвенции о буксировке и оказании помощи при авариях от 21 ноября 1955 г.

Таблица перевода тяговой работы буксиров при портовых работах

Мощность в л. с.	Одни сутки стояночные равны 60 килатам		1 час ходовой равен 4 килатам		
	коэффициент	1 стояночный час равен 2,5 килатам	коэффициент	1 ходовой час (в килатах)	5 минут ходовых (в килатах)

Б у к с и р ы

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	1,87
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

Г р у з о в ы е т е п л о х о д ы

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	2,8	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

Таблица участковых коэффициентов

Участки	Против течения	По течению
Регенсбург—Пассау (2379—2226)	1,9	0,68
Пассау—Генью (2226—1791)	3,5	1,16
Генью—Молдова-Веке (1791—1042)	1,0	0,48
Молдова-Веке—Водица (1042—951)	4,0	0,88
Водица—Гура-Вэйи (старая дорога, 951—941) .	6,0	0,84
Водица—Гура-Вэйи (рукав, 951—941)	12,0	1,08
Гура-Вэйи—Кладово (941—934)	1,6	0,69
Кладово—Галац (934—150)	1,0	0,43
Галац—Сулина (150—0)	1,0	0,43
Килийский рукав	1,0	0,43
Драва	3,0	0,78
Тисса (до Сегеда, 0—170)	1,8	0,56
Бегеч	3,0	1,29

Примечания :

1. При буксировке судов без помощи локомотивной тяги на участке Водица—Гура-Вэйи (рукав, 951—941) устанавливается коэффициент против течения — 36. При отсутствии тугера на участке Свиница—Повалина устанавливается коэффициент против течения — 12.
2. При определении расстояний (в км) между пунктами на Дунае будет применяться официальная таблица, изданная Дунайской Комиссией.

Акт об оказании помощи

Составлен
(место и дата)

По требованию

Пароходство оказало помощь судну

пароходства

буксиром

пароходства

грузоподъемность или мощность

Род груза

Количество груза

Род и способ оказания помощи

.....

Наличие веза у судна, подавшего помощь, и величина веза

Требовалось ли оставление веза

Время оказания помощи

от час. мин. до час. мин.

от час. мин. до час. мин.

Время прекращения помощи час. мин.

По требованию капитана судна, затребовавшего подачу помощи, работа продолжается — прекращается.

Подпись капитана судна затребовавшего подачу помощи. Подпись капитана судна, подавшего помощь.

Работа по оказанию помощи вновь возобновлена

от час. мин. до час. мин.

от час. мин. до час. мин.

За время оказания помощи судно, подающее помощь, имело следующие повреждения и убытки:

по корпусу

по инвентарю

Особые замечания сторон

.....

Правильность указанных данных удостоверяется:

Порт ” ” дня 19 г.

Сторона, затребовавшая помощь Сторона, оказавшая помощь

.....

капитан судна

капитан судна

.....

свидетель

свидетель

.....

Примечание: Акт составляется в четырех экземплярах, из которых два получает пароходство, затребовавшее помощь, и два — пароходство, подавшее помощь.

Свидетелями по возможности должны быть командиры соответствующих судов.

КОНВЕНЦИЯ

ОБ АГЕНТИРОВАНИИ СУДОВ И СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПО ТОРГОВЫМ И ТЕХНИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ

В целях агентирования судов и сотрудничества в торговых и технических вопросах Румынское морское и речное пароходство, в дальнейшем НАВРОМ, местонахождение которого в Бухаресте, улица Поверней, 1, с одной стороны, и Югославское речное пароходство, в дальнейшем ЮРП, местонахождение которого в Белграде, улица Бирчанинова, 1, с другой стороны, заключили настоящую Конвенцию о нижеследующем:

1. Агентирование

Статья 1

НАВРОМ и ЮРП обеспечивают друг другу через свои агентства агентирование и обслуживание каждого пароходства в территориальных водах их государства.

При наличии соглашения между двумя Договаривающимися Сторонами агентирование и обслуживание судов может также иметь место в дунайских портах других стран.

Статья 2

Агентское обслуживание включает выполнение всех операций, обычно производимых в рамках агентирования судов и, в частности:

- a)* оформление прибытия и отхода судов, а также обработка грузов и производство других операций, связанных со стоянкой;
- b)* выполнение таможенных формальностей;
- c)* оплата за счет судовладельца сборов, взимаемых с судов в данном порту;
- d)* извещение грузополучателя и грузоотправителя о прибытии и отправлении судов или грузов;
- e)* обеспечение денежными средствами экипажа судов, согласно распоряжениям, полученным от соответствующего пароходства;
- f)* снабжение судов продовольствием, топливом, смазочными материалами, водой и т. д.;
- g)* привлечение, по мере возможности, грузов к перевозке;
- h)* инкассация фрахта и других сумм, согласно распоряжениям обслуживаемого пароходства; инкассированные суммы будут переводиться или зачисляться на текущий счет соответствующего пароходства в течение 10 дней после их поступления.

В случае несвоевременного перевода инкассированных сумм обслуживаемому пароходству уплачиваются проценты за использование суммы из расчета 3% годовых.

и) обслуживание судов в наилучших условиях, с принятием мер к максимальному сокращению стоянок, с таким расчетом, чтобы надлежащие формальности были закончены до окончания грузовых работ ;

ж) сообщение капитанам и шкиперам судов о правилах судоходства и о требуемых формальностях, а также защита интересов обслуживаемого пароходства.

к) погрузка, разгрузка и перегрузка судов осуществляется в порядке их прибытия в данный порт, независимо от пароходства, которому они принадлежат, исключая баржи и танкеры, пользующиеся приоритетом.

л) обе Договаривающиеся Стороны должны информировать друг друга об окончании грузовых работ и об отходе судна из данного порта не позже чем 4 часа после их выполнения.

Если работы закончены после 16-ти часов, извещение передается на следующий день до 8-ми часов.

Сообщение передается по телеграфу, по телефону или радио.

Статья 3

Если прибывший на судне груз не будет востребован или не будет выдан вследствие неуплаты фрахта или по другим причинам, агентства по поручению обслуживаемых пароходств, если это окажется возможным по техническим условиям, будут помещать такой груз на свой склад или на склад других предприятий, причем на этот груз капитану или шкиперу должна быть выдана расписка, а о складировании груза сообщено пароходству, которое должно полностью возместить расходы по выгрузке, складированию и хранению груза.

Статья 4

Вознаграждение за агентирование судов будет производиться по прилагаемым к настоящей Конвенции ставкам (приложение 7).

Расходы, произведенные при обслуживании судов, относятся за счет соответствующих пароходств по их действительной стоимости с приложением оправдательных документов.

Все расчеты по обслуживанию судов Договаривающихся Сторон производятся в валюте страны нахождения порта, в котором производилось обслуживание судна.

Статья 5

Вознаграждение за аквизицию груза агентства Договаривающихся Сторон получают в размере 3% от суммы фрахта, уплаченного за привлеченный к перевозке груз с оплатой этой суммы в валюте фрахта.

Статья 6

Оплата причитающихся агентству сумм производится в течение 30 дней по предъявлении счетов с приложением необходимых оправдательных документов.

В случае неоплаты счета в вышеуказанный срок уплачивается штраф в размере 0,5% с неоплаченной суммы за каждый день просрочки.

II. Взаимные услуги по торговым и техническим вопросам

Статья 7

Для обеспечения в течение всего года равномерности речных перевозок и во избежание накопления грузов обе Договаривающиеся Стороны будут стремиться к равномерному распределению перевозок несезонных грузов по кварталам.

В целях облегчения и ускорения перевозок, а также ускорения обработки грузов в портах Договаривающиеся Стороны будут информировать друг друга об отправлении грузов на дунайских судах при перевозке грузов вниз по течению — прохождение судами порта Смедерево, при перевозке грузов вверх по течению — порта Турну-Северин, с указанием предполагаемого срока их прибытия в порт назначения.

Настоящее положение распространяется как на грузооборот между обеими странами, так и на транзитные грузы.

Статья 8

Если судно потерпит аварию, которая угрожает безопасности дальнейшего плавания судна и экипажа, каждое Договаривающееся Пароходство по просьбе другого Договаривающегося Пароходства обеспечит вне очереди, без предварительного занесения в график ремонт судна на своих верфях или мастерских.

Расходы по ремонту будут рассчитываться согласно положениям Протокола.

Статья 9

Топливо и смазочные материалы, полученные Договаривающимися Сторонами на основе их обязательств, указанных в статье 2, пункт „g” настоящей Конвенции, будут возвращены в натуре, учитывая для угля — калорийность, дизельного топлива и мазута — удельный вес, для моторного масла — индекс вязкости, для цилиндрического масла — точки воспламенения.

Оплата предоставленного топлива и смазочных материалов будет иметь место по фактической покупательной стоимости.

Статья 10

Договаривающиеся Стороны обязаны предоставлять на своей территории экипажам судов другой Договаривающейся Стороны медицинскую и больничную помощь в случае болезни или травматизма.

Статья 11

Каждая Договаривающаяся Сторона будет заботиться о том, чтобы членам экипажа, снятым с судна по болезни или по другим причинам, была предоставлена возможность для возвращения в свою страну кратчайшим путем.

Статья 12

Договаривающиеся Пароходства соглашаются оказывать друг другу содействие в отношении плавсостава: лоцманы и шкиперы для буксиров и барж.

НАВРОМ будет оказывать такие услуги на участке ниже Молдова-Веке, а ЮРП — на югославском участке реки Дунай.

По заявкам лоцманы или шкиперы могут быть предоставлены и для других участков Дуная.

Заявка на предоставление вышеуказанных лиц подается письменно по телефону или по телеграфу; заявка по телефону подтверждается письменно.

Статья 13

Плавсостав, предоставленный в распоряжение другого пароходства, подчиняется капитану буксира в течение всего периода нахождения на буксире (барже).

Пароходство, оказывающее услугу, не отвечает перед пароходством, воспользовавшимся ею, а также перед третьими лицами, за работу и поведение предоставленных в распоряжение работников плавсостава.

С юридической точки зрения эти работники продолжают зависеть в течение всего периода оказания услуги от обслуживающего пароходства, в связи с чем все случаи заболевания, травматизма, инвалидности или смерти, имевшие место при оказании услуги, рассматриваются как имевшие место на службе обслуживающего пароходства.

Статья 14

Пароходство, пользующееся услугами, должно обеспечивать предоставляемых в его распоряжение работников плавсостава бесплатной жилплощадью, а питанием по той же цене, как и свой экипаж.

Статья 15

Оплата предоставляемых услуг производится за полные 24 часа по нижеследующим ставкам, начиная с посадки на судно, до возвращения к месту отправления:

лоцман буксира	8 ам. долларов
первый лоцман	8 ам. долларов
второй лоцман	7 ам. долларов
лоцман баржи	6 ам. долларов

Статья 16

Настоящая Конвенция совершена и подписана в Белграде 21 ноября 1955 года на румынском и сербско—хорватском языках в двух экземплярах на каждом языке, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Румынское Морское и Речное
Пароходство

п/п К. ЧЕЛЕНТИ

За Югославское Речное
Пароходство

п/п И. ГУГИЧ

Ставки вознаграждения за агентирование судов

1. За самоходные баржи всех размеров и типов — 12,50 доллара за баржу.

За линейные буксиры и грузовые самоходные суда — 17,50 доллара за судно.

За пассажирские суда — 21,25 доллара за судно.

2. За самоходные суда, совершающие в данном порту погрузку или выгрузку, взимается полная ставка агентского вознаграждения.

3. За самоходные и несамоходные суда, совершающие в данном порту погрузку и выгрузку, взимается двойная ставка агентского вознаграждения.

4. За самоходные и несамоходные суда, заходящие в порт только для снабжения, взимается 25% ставки агентского вознаграждения; также 25% ставки агентского вознаграждения взыскивается за оформление в пунктах госграниц.

5. Ставки агентского вознаграждения взимаются в каждом порту захода.

6. Вышеуказанные ставки взимаются за полное обслуживание судна, включающее оформление всех судовых, грузовых и иных документов.

7. За предоставление обслуживаемым судам бланков, коносаментов, манифестов и других документов взимается плата в размере 2 долларов с судна отдельно при погрузке и разгрузке.

8. За предоставление судну разъездного катера, автомашины и т. д. оплачивается по действующим в порту обслуживанию ставкам.

Примечания :

1. В тех случаях, когда по самоходным баржам производятся погрузочно-разгрузочные работы, вознаграждение за обслуживание взимается по группам оплаты сухогрузных несамоходных барж.

2. Грузоподъемность барж устанавливается по судовым документам.

ПРОТОКОЛ

В связи с заключением Конвенции о буксировке и оказании помощи при авариях и Конвенции об агентировании судов и сотрудничестве по торговым и техническим вопросам Румынское морское и речное пароходство (НАВРОМ) и Югославское речное пароходство (ЮРП) считают необходимым открыть агентство на территории другой страны.

С этой целью каждое пароходство обратится к компетентным органам своей страны и сообщит другой стороне в течение 30 дней о достигнутых результатах.

Просьбы будут направлены на открытие в настоящее время агентства НАВРОМ в Белграде и агентства ЮРП — в Джурджу.

Оба пароходства соглашаются создать наилучшие условия для деятельности этих агентств и предоставить им необходимую площадь вблизи порта, а также жилплощадь для их работников.

В зависимости от необходимости и учитывая развитие между двумя Государствами судоходства по Дунаю, число агентств может быть увеличено на основе письменного соглашения между двумя Договаривающимися Сторонами.

Совершено в Белграде 28 ноября 1955 года в двух экземплярах, на румынском и сербско—хорватском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

*За Румынское Морское и Речное
Пароходство*

п/п К. ЧЕЛЕНТИ

*За Югославское Речное
Пароходство*

п/п И. ГУГИЧ

СОГЛАШЕНИЯ, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ В 1956 ГОДУ

СОГЛАШЕНИЕ¹

МЕЖДУ СОВЕТСКИМ ДУНАЙСКИМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ПАРОХОДСТВОМ И ЮГОСЛАВСКИМИ РЕЧНЫМИ ПАРОХОД- СТВАМИ О БУКСИРОВКЕ, ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ ПРИ АВАРИЯХ И АГЕНТИРОВАНИИ

Подписано в Белграде 3 марта 1956 г.

В целях установления единых условий и норм буксировки, оказания помощи судам при авариях и агентировании на реке Дунай Советское Дунайское Государственное Пароходство (в дальнейшем тексте „СДГП“), с одной стороны, и югославские речные пароходства: Югославское Речное Пароходство и Дунайский Ллойд (в дальнейшем тексте „Югославские пароходства“), с другой стороны, в лице своих уполномоченных, заключили настоящее Соглашение о нижеследующем:

РАЗДЕЛ I

Общие положения

Статья 1

Договаривающиеся Стороны соглашаются регулировать настоящим Соглашением взаимное сотрудничество по вопросам буксировки, предоставления помощи при авариях, агентирования и другим коммерческим и техническим услугам на основе равноправия и взаимного уважения интересов другой стороны.

Статья 2

Все услуги, предусмотренные этим Соглашением, Договаривающиеся Стороны будут осуществлять в соответствии с действующими законами страны, в которой услуга оказывается.

Если одна из Договаривающихся Сторон не будет в состоянии выполнить то или иное поручение вследствие того, что применение условий этого Соглашения будет противоречить законам государства, на территории которого предусмотрено выполнение поручения, она должна письменно в кратчайший срок сообщить об этом другой Договаривающейся Стороне.

Статья 3

Стороны соглашаются нести, каждая за свой счет, расходы и выполнять обязательства в отношении своих работников, которые могут возник-

¹ Официальный текст на русском и сербско-хорватском языках.

нуть в связи с болезнью, травматизмом, временной или постоянной нетрудоспособностью или смертью членов экипажа как при буксировке и помощи при авариях, так и при предоставлении помощи кадрами плавсостава.

Статья 4

Все расчеты, вытекающие из настоящего Соглашения, будут производиться на основе „Платежного соглашения между Союзом Советских Социалистических Республик и Федеративной Народной Республикой Югославии от 5 января 1955 года.

Статья 5

Претензии, вытекающие из Соглашения на буксировку, взаимное агентирование и обслуживание судов, а также возникающие из оказания помощи, должны быть рассмотрены в течение двух месяцев со дня их получения.

Претензии, вытекающие из Соглашения на буксировку, взаимное агентирование и обслуживание судов, а также возникающие из оказания помощи, погашаются годичной давностью, исчисляемой со дня возникновения права на претензию с тем, что в случае подачи письменной претензии, согласно абзацу 1 настоящего пункта, течение давностного срока приостанавливается.

Если претензия была отклонена, то течение давностного срока возобновляется со дня сообщения заявителю письменного отказа в удовлетворении претензии. Если претензия была оставлена без ответа, течение давностного срока возобновляется со дня истечения указанного в абзаце 1 настоящей статьи двухмесячного срока.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны будут принимать необходимые меры для мирного урегулирования спорных вопросов, могущих возникнуть из настоящего Соглашения или в связи с ним.

Спорные вопросы, которые не будут урегулированы в мирном порядке, подлежат, за исключением общей судебной подсудности, рассмотрению в арбитраже по месту нахождения ответчика. При этом рассмотрение спорных вопросов в СССР будет производиться в Морской Арбитражной Комиссии при Всесоюзной Торговой Палате в Москве, а при рассмотрении спорных вопросов в ФНРЮ — во внешнеторговом Арбитраже в Белграде.

Спорящие стороны могут также условиться и о другом месте арбитражного разбирательства возникших между ними спорных вопросов.

Взаимная буксировка

1. Общие положения

Статья 7

Каждое из договаривающихся пароходств при получении от другой Договаривающейся Стороны заявки на буксировку обязуется обеспечить в пределах имеющихся у него возможностей буксирной тягой буксировку груженных и балластных судов, кранов и других плавучих сооружений на всем протяжении Дуная или на отдельных его участках, а также буксировочные руботы в портах.

Статья 8

Условия буксировки, предусматриваемые настоящим Соглашением, распространяются как на собственные, так и на арендованные и привлеченные суда и плавучие сооружения.

Статья 9

Буксировка разделяется на :

- a) линейную
- b) портовые работы.

Под линейной буксировкой понимается буксировка, которая производится на расстояние свыше 5 км. Буксировка в нижеупомянутых портовых районах, как исключение, будет рассматриваться при расчетах как портовые работы :

Регенсбург	2374—2379 км	(включая затоны)
Пассау	2225—2229 км	(включая зимовник)
Линц	2130—2139 км	(включая зимовник)
Вена	1918—1933 км	(включая зимовники Лобау, Фрейденуа и порт Альбернзатон)
Братислава	1865—1869 км	(включая зимовники)
Комарно	1766—1768 км	(левый и правый берег и зимовник)
Будапешт	1639—1656 км	(включая все рукава и зимовники в том районе)
Белград	1166—1176 км	по Дунаю
	0— 4	по Саве
Кладово—		
Турну-Северин	930— 934 км	
Джурджу-Русе	492— 498 км	(левый и правый берег)
Браила	168— 174 км	(включая затон и канал Мачин до 3 км)
Галац	150— 155 км	(включая и затон)
Рени	127— 131 км	
Измаил	93— 95 км	

Портовыми работами признаются: перемена места стоянки, перешвартовка, маневры при составлении или расформировании воя и другие портовые работы, которые производятся на акватории одного порта, поскольку эта буксировка не представляет начальную или конечную фазу линейной буксировки.

2. Порядок подачи заявок на буксировку

Статья 10

Заявки на буксировку подаются письменно, телеграфно или по телефону не позднее чем за 48 часов до начала испрашиваемого срока буксировки по прилагаемой к настоящему Соглашению форме (приложение 1). Письменные заявки на буксировку подаются в двух экземплярах, телефонные заявки подтверждаются письменно.

Статья 11

Заявки на буксировку подаются и принимаются представителями соответствующих пароходств.

В случаях аварии или в других срочных случаях допускается подача заявок на буксировку капитаном судна или шкипером баржи представителю пароходства или капитану буксира другого пароходства. При этом заявка на буксировку может быть подана и принята в письменной, в устной форме или в форме сигнала.

Статья 12

Пароходство, представителем которого была подана заявка на буксировку, отвечает за правильность указанных в ней сведений и несет материальную ответственность за все последствия, вызванные неправильными, неточными или неполными сведениями, изложенными в заявке.

Статья 13

Пароходство, получившее заявку на буксировку, не позднее 24 часов с момента получения заявки обязано сообщить в письменной форме пароходству, подавшему заявку, о времени подачи буксира или о своем отказе от буксировки. В случае неполучения ответа на заявку в указанный срок она считается принятой, и по истечении 48 часов с момента подачи заявки исчисляется срок начала буксировки.

Статья 14

На основании заявки на линейную буксировку буксирующим пароходством выписывается по прилагаемой к настоящему Соглашению форме (приложение 2) коносамент на буксировку в пяти экземплярах, из которых:

1. Оригинал коносамента передается капитану буксира, осуществляющего буксировку. По окончании буксировки оригинал коносамента с отметкой, подтверждающей выполнение буксировки, передается капитаном своему пароходству;

2. Первая копия коносамента следует при буксире и в порту прибытия выдается представителю пароходства, подавшего заявку на буксировку ;

3. Вторая копия коносамента выдается владельцу буксируемых судов в порту отправления ;

4. Третья копия коносамента и корешок остаются в агентстве порта отправления для отчетности.

Если одно из договаривающихся пароходств пробуксирует судно другого пароходства без заявки на буксировку, оплата стоимости буксировки не производится.

3. Осуществление буксировочных работ

Статья 15

Предоставляемые для тяги буксиры, как и буксируемые суда, должны быть в исправном техническом состоянии и иметь полный состав команды, достаточное количество топлива и материалов, надлежащие свидетельства на право и годность к плаванию, а также все другие судовые документы, необходимые согласно действующим правилам плавания по Дунаю.

Статья 16

Определение водоизмещения, осадки судов и других плавучих средств, а также их числа, которое может быть взято на буксир, лежит на обязанности капитана буксира, который при принятии соответствующего решения в каждом отдельном случае должен исходить из условий безопасного продвижения каравана на всем пути следования.

Статья 17

Соблюдение действующих правил плавания по Дунаю лежит на обязанности капитана буксира и капитана или шкипера буксируемого судна. Пароходство, чей экипаж нарушил вышеуказанные правила, несет ответственность за убытки, вызванные несоблюдением при буксировке названных правил.

Статья 18

В случае необходимости осуществления перегрузочных работ предоставление лихтеров, а также производство перегрузочных работ лежит на обязанности пароходства, которому принадлежит буксируемый флот.

Статья 19

Пароходство, осуществляющее буксировку, обязано обеспечить среднесуточную скорость буксировки не ниже прилагаемых к Соглашению норм (приложение 3), за исключением буксировки плавучих сооружений, кранов, копров, доков, землечерпалок и т. п., резко отличающихся по своим обводам и надстройкам от барж. Продолжительность буксировки указанных сооружений исчисляется по фактически затраченному времени.

Если пароходство, получившее заявку на буксировку, по каким-либо причинам не в состоянии обеспечить установленные нормы буксировки, оно должно известить об этом подателя заявки в своем подтверждении о принятии буксировки. При этом, если податель оставляет в силе свою заявку, то пароходство, осуществляющее буксировку, не несет ответственности за сроки буксировки.

Статья 20

В случае аварии буксируемого судна капитан буксира обязан предоставить буксируемому судну спасательные средства и оказывать ему необходимую помощь до тех пор, пока пострадавшее судно не сможет обойтись без спасателя, с оплатой лишь фактических расходов, без оплаты спасательного вознаграждения.

Статья 21

О каждом случае аварии или ущерба буксируемого судна капитан буксирующего судна обязан немедленно известить пароходство, по поручению которого производилась буксировка, или его ближайшее агентство.

Статья 22

О каждом случае аварии или ущерба капитан буксира и старшина буксируемого судна составляют акт, в котором детально излагаются обстоятельства, при которых произошла авария или ущерб. Об этом оповещается орган речного надзора в соответствии с законодательством той страны, в пределах которой произошла авария или был нанесен ущерб.

Статья 23

Линейная буксировка считается начатой по истечении 12 часов после наступления согласованного срока начала буксировки, но не позднее начала фактической забуксировки, и признается законченной в момент отбуксировки в пункте назначения, указанном в заявке. Время забуксировки и отбуксировки указывается в коносаменте на буксировку и подтверждается распиской капитана буксируемого судна или шкипером буксируемой баржи.

Статья 24

Время фактического пользования буксирной тягой при портовых работах исчисляется с момента отхода буксира от его последней стоянки до момента его возвращения к месту прежней стоянки, если начало и окончание портовых работ не были задержаны по причинам, не связанным с данной буксировкой.

Выполнение портовых работ подтверждается нарядом или справкой, подписанными капитаном буксируемого судна, шкипером баржи или их агентом, а также капитаном буксира или его агентом.

4. Оплата выполненных буксировочных работ

Статья 25

Единицей измерения работы при линейной буксировке является килат (1000 виртуальных тонно-километров).

Единицей измерения портовых работ является час. Затраченное при портовых работах время переводится в килаты согласно прилагаемой к настоящему Соглашению таблице (приложение 4).

Статья 26

Расчет килат при линейной буксировке производится по следующей формуле:

$$\frac{(\text{вес груза} + \text{эквивалент веса судна}) \times \text{виртуальные километры}}{1000}$$

При этом исчисление эквивалента веса судна производится по формуле:

$$L \times (B + 2T) \times 1,176$$

где L — длина судна
B — ширина судна
T — осадка судна порожнем
1,176 — коэффициент сопротивления.

К установленному таким образом эквиваленту собственного веса делаются следующие надбавки:

1. для пароходов колесных со снятыми плицами и винтовых судов с закрепленными винтами — 30%;
2. для пароходов винтовых и моторных со свободно вращающимися винтами — 20%;
3. для землечерпательных снарядов без ковшей, элеваторов и колесных пароходов без снятых плиц — 60%;
4. для землечерпательных снарядов с ковшами и плавучих кранов — 75%;
5. для плавучих копров — 125%.

Трубчатые понтоны обычной конструкции при подсчете килат приравниваются к 300-тонной барже.

Примечание: Договаривающиеся Стороны обмениваются между собой таблицей эквивалентов по своим судам.

Статья 27

Исчисление виртуальных километров производится путем умножения пройденного расстояния, выраженного в километрах, на коэффициент, установленный для участка Дуная, на котором производилась буксировка.

Коэффициенты для отдельных участков Дуная указаны в прилагаемой к настоящему Соглашению таблице (приложение 5).

Статья 28

Работы по буксировке, производимые в осенне-зимние месяцы, исчисляются в указанном выше порядке, но со следующей надбавкой: в марте — 10%, в ноябре, феврале — 15%, в декабре и январе — 25%.

Статья 29

Стоимость одного килата устанавливается в размере 0,70 ам. доллара.

Статья 30

Ежемесячно, но не позднее 25-го числа, договаривающиеся пароходства сообщают друг другу исчисленное в килатах сальдо по взаимным буксировкам, законченным на 30-е число прошедшего месяца.

Выведенное сальдо должно обосновываться соответствующими расчетами, к которым прилагаются заявки на буксировку, коносаменты на буксировку с распиской о выполнении буксировки, наряды и справки, подтверждающие выполнение портовых работ. Расчет килатов производится поквартально таким образом, что оплата сумм сверх 2000 килат будет производиться не позднее 25-го второго месяца следующего квартала, а сальдо ниже 2000 килат переносится в следующий квартал.

Статья 31

Сальдо, против которого обязанное пароходство в течение 10-дневного срока с момента получения счета не заявило возражений, подлежит оплате в пользу соответствующего пароходства в течение 30 дней с момента получения счета.

Статья 32

Всякого рода сборы, которыми облагается буксируемое судно (в частности сборы таможенные, портовые, за проход государственных границ и Катарактов), относятся на счет пароходства, которому принадлежит это судно.

Все необходимые расходы, произведенные при выполнении буксировки одним пароходством за счет другого, должны быть оплачены этим последним в той валюте, в которой указанные расходы были произведены.

Статья 33

Расчеты по буксировке производятся договаривающимися пароходствами независимо и отдельно от всякого рода других расчетов, вытекающих из договоров и соглашений, заключенных пароходствами друг с другом, а также с третьими лицами.

5. Ответственность при буксировке

Статья 34

Если взятый на буксир флот и другие плавучие средства не будут доставлены до места назначения, указанного в заявке, оплата выполненных буксировочных работ не производится, за исключением обстоятельств, указанных в статье 35 настоящего Соглашения.

Статья 35

Если буксируемый флот не будет доставлен до места назначения, указанного в заявке, вследствие :

1. изменения пароходством, которому принадлежит буксируемое судно, указанных в заявке данных ;
2. непригодности буксируемого судна к следованию за буксиром ;
3. распоряжений соответствующих компетентных властей ;
4. полой, низкой воды и других форсмажорных обстоятельств, пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, не несет ответственности за прекращение буксировки, а пароходство, подавшее заявку на буксировку, должно оплатить фактически выполненные буксировочные работы.

Статья 36

В случае невыполнения буксиром установленных норм среднесуточной скорости буксировки, предусмотренных статьей 19 настоящего Соглашения, пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, уплачивает штраф за задержку передвижения флота в размере 10 ам. долларов за тысячу тонна-суток с пересчетом в валюту страны плательщика в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения. Расчет штрафа производится в целом за рейс.

Статья 37

Пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, освобождается от уплаты штрафа за задержку передвижения флота, если невыполнение установленных норм среднесуточной скорости буксировки было вызвано форсмажорными обстоятельствами. Эти обстоятельства должны быть подтверждены специальным актом, составленным капитаном буксира и капитаном буксируемого судна или шкипером баржи.

Статья 38

В случае начала ледохода либо прекращения буксировки по причинам, указанным в статье 35 настоящего Соглашения, буксируемый флот ставится в безопасное место, определяемое по усмотрению капитана буксирующего судна. При этом пароходство, осуществляющее буксировку, не несет ответственности за убытки по судну или грузу, могущие возникнуть в связи с зимовкой, а также за расходы, связанные с зимовкой и охраной судна и груза.

Дополнительные услуги (снабжение, топливо, медицинская помощь, телефонные переговоры и т. д.), оказанные буксиром буксируемому флоту, оплачиваются пароходством, которому принадлежит буксируемый флот, по их фактической стоимости.

Статья 39

Пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, отвечает за убытки, причиненные буксируемому судну, если эти убытки произошли из-за нарушения правил плавания, установленных законодательством страны, в пределах которой были причинены убытки, или из-за грубой небрежности экипажа буксира.

Статья 40

Пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, не несет ответственности за аварию, вызванную действиями третьих лиц, не являющихся участниками каравана, однако, на его обязанности лежит надлежащее оформление аварийных и иных документов, необходимых потерпевшему пароходству для предъявления претензии о возмещении убытков, а также передача этих документов пароходству, которому принадлежит пострадавшее судно.

В случае нарушения пароходством, которому принадлежит буксирующее судно, положений настоящего пункта, оно несет материальную ответственность за убытки, причиненные буксируемому судну.

Статья 41

Пароходство, которому принадлежит буксирующее судно, несет ответственность за убытки, причиненные судам или имуществу третьих лиц, не являющихся участниками каравана, если будет доказано, что убытки были причинены по вине буксирующего судна.

Если будет доказано, что убытки были причинены по вине экипажа буксируемого судна, то ответственность за убытки несет пароходство, экипаж которого виновен в причинении убытков.

Статья 42

Началом ответственности буксирующего пароходства считается время принятия флота на буксир в начальном пункте буксировки и окончанием ответственности — время постановки флота на швартовые или якорь в конечном пункте буксировки.

РАЗДЕЛ III

Оказание взаимной помощи судам при авариях

Статья 43

На всем судоходном протяжении Дуная суда каждого из договаривающихся пароходств будут, в случае необходимости, оказывать требуемую помощь судам другого договаривающегося пароходства. Эта помощь будет оказываться в случаях :

1. посадки судна на мель ;
2. потери судном способности маневрирования ;
3. столкновения судов ;
4. появления на судне значительной водотечности ;
5. пожара на судне ;
6. потери самоходным судном способности самостоятельно передвигаться ;
7. расстановки флота на зимовку ;
8. в других подобных случаях.

Статья 44

Порядок и способ оказания помощи будут устанавливаться по договоренности между капитанами и шкиперами судов, нуждающихся и оказывающих помощь.

Капитан или шкипер, потребовавший помощь, может в любое время от нее отказаться.

Статья 45

Если предоставленная помощь окажется недостаточной и обстановка потребует применения более мощных средств или помощи других судов, на которые в течение ближайших 12 часов нельзя рассчитывать, судно, оказывающее помощь, может оставить пострадавшее судно, с согласия капитана или шкипера последнего, если это не ухудшает положения пострадавшего судна.

Статья 46

Пароходство, судно которого потребовало помощь, обязано уплатить пароходству, судно которого ее оказывало, фактические расходы по оказанию помощи без оплаты спасательного вознаграждения.

Исчисление стоимости работы буксира при оказании помощи будет производиться по тарифным ставкам, установленным для расчетов за услуги буксиров при портовых работах (приложение 4).

Статья 47

Если судно, оказывающее помощь, не сможет её оказать по независящим от этого судна причинам, пароходство, судно которого затребовало помощь, должно возместить расходы по оказанию помощи в соответствии со статьей 46 настоящего Соглашения.

Статья 48

Началом оказания помощи будет считаться время оставления своего веза буксиром, оказывающим помощь, а сроком окончания оказания помощи — время забуксировки своего веза после окончания оказания помощи.

Если для оказания помощи вызывается судно, не находящееся вблизи пострадавшего судна, то началом оказания помощи будет считаться время отхода судна к месту оказания помощи, а сроком окончания помощи — время возвращения судна к месту, где оно находилось при его вызове.

Если оказание помощи будет прервано из-за наступления ночного времени, то о таком перерыве должен быть составлен акт, при этом если на следующий день старшина судна, которому оказывалась помощь, заявит об отказе от дальнейшей помощи, оказание помощи будет считаться прекращенным с момента подачи такого заявления.

Статья 49

Судно, оказывающее помощь, не несет ответственности за повреждения, причиненные пострадавшему судну и грузу при оказании помощи, за исключением случаев нарушения правил судовождения и грубой небрежности.

Пароходство, судно которого потребовало помощь, обязано возместить пароходству, судно которого оказало помощь, убытки, вызванные повреждением судна или судового инвентаря, происшедшим при оказании помощи.

Однако пароходство, судно которого потребовало помощь, не несет ответственности за повреждения котлов и машинных установок, а также за ущерб, явившийся следствием нарушения правил эксплуатации и грубой небрежности со стороны экипажа судна, оказавшего помощь.

Статья 50

В случае, если судно одного пароходства при оказании помощи потерпело аварию по вине судна другого пароходства, это последнее обеспечивает исправление повреждений, полученных в результате аварии, за свой счет, если другое пароходство не выразит желания получить денежное вознаграждение.

Срок постановки, время и место выполнения ремонта определяются по согласованию между пароходствами.

Статья 51

При оказании помощи используются тросы судна, оказывающего помощь, а также могут быть использованы тросы судна, которому оказывается помощь.

За тросы, поврежденные при оказании помощи, убытки возмещаются в размере 25% их покупной стоимости, определенной исходя из длины тросов во время начала работ по оказанию помощи.

Статья 52

Об оказании помощи составляется акт в четырех экземплярах по прилагаемой к настоящему Соглашению форме (приложение № 6).

Акт подписывается капитанами, шкиперами, а также членами судового экипажа, участвовавшими в работах по оказанию помощи. Лица, подписывающие акт и несогласные с его содержанием, подписывают акт со своими возражениями.

В акте должны быть отмечены повреждения, нанесенные судам с указанием перечня поврежденных или уничтоженных предметов, а также процент их годности, согласно данным инвентарной книги судна или пароходства. Акты, должным образом оформленные, служат основанием для расчетов за оказанную помощь.

Статья 53

Пароходство, судно которого оказало помощь, выставляет пароходству, судно которого была оказана помощь, счет на сумму расходов, понесенных убытков и потерь при оказании помощи с приложением оправдательных документов.

Счет подлежит оплате в течение 30 дней после его получения. По истечении указанного срока за неоплату счета взимается штраф в размере 0,05% с суммы счета за каждый день просрочки.

Статья 54

Расчеты, в связи с оказанием взаимной помощи судам при авариях, производятся договаривающимися пароходствами независимо и отдельно от всяких других расчетов, вытекающих из договоров и соглашений, заключенных пароходствами друг с другом, а также с третьими лицами.

РАЗДЕЛ IV

Взаимное агентирование и обслуживание судов в дунайских портах

1. Общие положения

Статья 55

Договаривающиеся пароходства будут по желанию одного из пароходств производить агентирование и обслуживание судов, принадлежащих другому пароходству, по предварительным его заявкам.

Взаимное агентирование и обслуживание судов будет осуществляться с учетом действующих правил в стране местонахождения порта и положений настоящего Соглашения.

2. Порядок агентирования судов

Статья 56

В агентское обслуживание входит выполнение операций, обычно производимых при агентировании судов, и, в частности :

1. оформление прибытия и отхода судов ;
2. выполнение таможенных формальностей ;

3. посылка извещений пароходствам, грузополучателям и грузоотправителям о прибытии или отправлении судов или грузов ;
4. оформление всякого рода документов на производство грузовых и других операций, связанных с пребыванием судов в портах ;
5. оплата за счет судовладельца сборов, взимаемых с судов ;
6. обеспечение бункером и водой ;
7. принятие всех необходимых мер по привлечению грузов для загрузки на обратный рейс.

Примечание : Горючее и смазочные материалы, полученные пароходствами в порядке пункта 6 настоящей статьи, будут возвращаться в натуре с учетом : по углю — калорийности, по мазуту и дизтопливу — удельного веса, по моторному маслу — индекса вязкости и по цилиндрическому маслу — точки воспламенения.

Стороны могут договориться и об оплате горючих и смазочных материалов.

Статья 57

Агентства договаривающихся пароходств обеспечивают денежными средствами экипажи судов обслуживаемого пароходства на основании его письменного или телеграфного поручения за счет судовладельца.

Статья 58

Агентства договаривающихся сторон будут принимать все зависящие от них меры по снабжению судов топливом, продовольствием и материалами в соответствии с заявками обслуживаемого пароходства.

Статья 59

При наличии поручения обслуживаемого пароходства агентства будут производить в точном соответствии с этим поручением инкассацию причитающихся пароходству фрахта, наложенных платежей и других сумм от грузополучателей, грузоотправителей и других лиц, причем инкассированные суммы будут в течение 10 дней переводиться и зачисляться на текущие счета соответствующих пароходств.

В случае несвоевременного перевода инкассированных сумм обслуживаемому пароходству уплачиваются проценты за использование сумм из расчета 3% годовых.

Статья 60

Агентства договаривающихся сторон обязаны организовать обслуживание судов наилучшим образом с уважением законов страны пребывания и принимать меры к максимальному сокращению стоянок, снабжению судов без задержки и к своевременному выполнению других операций с таким расчетом, чтобы все операции были закончены не позже окончания грузовых работ.

Статья 61

Агентства Договаривающихся Сторон будут информировать капитанов и шкиперов обслуживаемых судов о правилах судоходства и о требуемых

формальностях ; они должны также обеспечить составление разного рода актов, касающихся недостатков и дефектов грузов, в целях ограждения интересов обслуживаемых пароходств.

Статья 62

Грузовые документы выписываются на бланках пароходства, судно которого принимает груз.

Статья 63

Для основных портов погрузки-выгрузки (Вуковар, Нови-Сад, Белград, Смедерево, Прахово, Рени, Измаил) устанавливается следующий порядок информации о судах, направляемых в эти порты : не позже чем через 4 часа после выхода судна из порта отправления пароходство-перевозчик информирует пароходство, на территории государства которого находится порт назначения, о выходе судна и предполагаемом сроке его прибытия. Срок прибытия судна уточняется за 48 часов до подхода. Если же судно вышло из порта после 16 часов, извещение передается на следующий день до 8 часов. Извещение передается по телеграфу или телефону.

Статья 64

Если прибывший на судах груз не будет востребован или не будет выдан вследствие неуплаты фрахта или по другим причинам, агентство по предварительному поручению обслуживаемого пароходства, если это окажется возможным по техническим условиям, будут помещать такой груз на свой склад или на склады других предприятий, причем на этот груз капитану или шкиперу должна быть выдана соответствующая расписка. О складировании груза высылается извещение пароходству, которое полностью должно возместить все расходы по выгрузке, складированию и хранению такого груза.

Статья 65

Оплата за агентирование судов будет производиться по прилагаемым к настоящему Соглашению ставкам (приложение 7).

Расходы, произведенные при обслуживании судов, относятся за счет соответствующих пароходств по их действительной стоимости с приложением оправдательных документов.

Статья 66

Вознаграждение за аквизицию груза агентства Договаривающихся Сторон получают в размере 3% от суммы фрахта, уплаченного за привлеченный к перевозке груз с оплатой этой суммы в валюте фрахта.

Статья 67

Оплата причитающихся агентству сумм производится в течение 30 дней по предъявлении счетов с приложением необходимых оправдательных

документов. В случае неоплаты счета в указанный срок уплачивается штраф в размере 0,05% с неоплаченной суммы за каждый день просрочки по день уплаты.

РАЗДЕЛ V

Прочие коммерческие и технические услуги

Статья 68

Если судно потерпит аварию, которая угрожает безопасности дальнейшего плавания судна и экипажа, Договаривающиеся Стороны по просьбе друг друга, по мере возможности, обеспечивают ремонт судна на своих верфях или мастерских, принимая все меры для скорейшего окончания ремонта.

Статья 69

Договаривающиеся Стороны обязаны предоставлять экипажам судов другой стороны медицинскую и больничную помощь в своем государстве, в случаях болезни или травматизма, с оплатой фактических расходов.

Членам экипажа, снятым с судна по болезни или по другим причинам, будет предоставлена возможность для возвращения в свою страну кратчайшим путем.

Статья 70

Стороны будут по возможности предоставлять по заявкам пароходства лоцманов для самоходных и несамоходных судов. Оплата лоцманов производится за полные или неполные 24 часа, начиная с прибытия на судно и до возвращения к месту службы по следующим ставкам:

старший лоцман буксира	— 8 ам. долларов
лоцман первый	— 8 ам. долларов
лоцман второй	— 7 ам. долларов
лоцман баржи	— 6 ам. долларов

Лоцманы, предоставленные в распоряжение другого пароходства, подчиняются капитану буксирующего судна в течение всего периода нахождения на судне.

Пароходство, оказывающее услугу, не отвечает перед пароходством пользующимся ей, а также перед третьими лицами, за работу и поведение лоцманов, предоставленных в распоряжение.

Заявка на предоставление лоцманов подается по телеграфу или телефону. Заявка по телефону подтверждается письмом.

Статья 71

Лоцманы и другие работники плавсостава за время нахождения на судне обеспечиваются бесплатной жилплощадью и постельными при-

надлежностями, а питанием — наравне с членами своего экипажа по той же цене.

Статья 72

Договаривающиеся Стороны будут принимать меры к обеспечению взаимных интересов в связи с могущими возникнуть претензиями со стороны получателей, отправителей груза или третьих лиц.

Стороны могут также принимать на себя в каждом отдельном случае, в соответствии с поручениями другого пароходства, защиту его интересов в суде.

РАЗДЕЛ VI

Временные положения

Статья 73

Договаривающиеся Стороны оказывают взаимные услуги по настоящему Соглашению со дня его подписания до вступления в силу. При этом оплата услуг будет производиться в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения.

РАЗДЕЛ VII

Заключительные положения

Статья 74

Настоящее Соглашение вступает в силу после одобрения соответствующими вышестоящими органами Договаривающихся Сторон.

Стороны обязуются обеспечить одобрение вышестоящего органа в течение 30 дней со дня подписания Соглашения и известить об этом друг друга письменно.

Статья 75

Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок.

Договаривающиеся Стороны могут в любое время отказаться от участия в настоящем Соглашении по истечении 6 месяцев со дня заявления об этом в письменной форме другому договаривающемуся пароходству.

Изменения и дополнения к настоящему Соглашению в течение его действия могут производиться только по обоюдному письменному согласию Договаривающихся Сторон.

Приложения к настоящему Соглашению составляют его неотъемлемую часть.

Статья 76

Юридические адреса сторон:

Советское Дунайское Государственное Пароходство: СССР, г. Измаил, проспект Суворова, 2, Советское Дунайское Государственное Пароходство;

Югославские пароходства :

1. ФНРЮ, г. Белград, ул. Бирчанинова, 1, Югославское Речное Пароходство.

2. ФНРЮ, г. Сисак, ул. Социалистического Савеза, 19, Дунайский Ллойд.

Составлено в Белграде 3 марта 1956 года в двух экземплярах на русском и в двух экземплярах на сербско-хорватском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

*От Советского Дунайского
Государственного Пароходства*

п/п Л. КАПИКРАЯН

*От Югославского Речного
Пароходства*

п/п Р. СТАНИЧ

От Дунайского Ллойда

п/п М. ВУКУШИЧ

Заявка на буксировку

Согласно заключенному между пароходствами Соглашению настоящим прошу Вас предоставить буксир для буксировки, перестановки, оказания помощи (ненужное зачеркнуть) нашего судна :

1. Наименование судна или №
 2. Материал корпуса (железо, дерево, бетон и т. д.)
 3. Фамилия капитана или шкипера баржи
 4. Грузоподъемность судна т
 5. Длина судна м, ширина м
 6. Осадка судна без груза см, с грузом см
 7. Вес груза т
 8. Эквивалент судна
 9. Наименование груза
 10. Пункты буксировки или перестановки :
от до
 - от до
 11. Подробное наименование организации или лица, в чей адрес направляется судно
 12. Дата и время вручения заявки 19... г.
(часы)
 13. К какому времени требуется представить буксир :
 -
(дата, часы)
- Подпись и должность лица, подписавшего заявку

к Соглашению о буксировке, оказании помощи при авариях и агентировании от 3 марта 1956 г.

Коносамент № **на буксировку**

Порт отправления	Порт назначения
Отправитель судна	Получатель судна
Его адрес	Его адрес
Буксировка производится согласно Условиям Соглашения от	

1. Наименование или номер буксируемого судна
2. Владелец судна и его адрес
3. Материал постройки судна
4. Количество груза на судне
5. Наименование груза
6. Грузоподъемность судна в тоннах
7. Длина судна
8. Ширина судна
9. Осадка судна без груза
10. Осадка судна с грузом

Приложенные доку- менты :	1. Количество виртуальных км	Указать в какой ва- люте
1.	2. Эквивалент веса букси- руемого судна	1. Оплата за буксир
2.	3. Вес судна и груза	2. Оплата за перестан- овки
3.	4. Количество килат	3. За проход „Желез- ных Ворот”
4.	5. Ставка за один килат	4. За проход госгра- ницы
Шаги агентства при- бытия	6. Место составления коно- саменты	5. Портовые сборы
Подпись	Подпись судовладельца	6.
Расписка получателя	Подпись заявителя	7.
Обозначенное в на- стоящем коносаменте судно принял	Отметки и штамп агентства отправления	8.
..... место и дата	подпись агентства	9.
		И т о г о
		Взыскано при от- правке
		Подлежит взысканию в пункте назначения
		Расписка заявителя о получении копии ко- носаменты

Календарные штампы буксиров в промежуточных агентствах помещаются на обороте в хронологическом порядке.

Лихтеровки (паузки)

Отметка о зимовнике

Место зимовки

От до Дата

Место

Количество груза

Наименование лихтера

Дата календарных штампов Дата служебных отметок

Составляется в пяти экземплярах

Оригинал

1-я копия

2-я копия

3-я копия

1-й корешок

к Соглашению о буксировке, оказании помощи при авариях и агентировании от 3 марта 1956 г

Нормы среднесуточной скорости буксировки по р. Дунай

(в километрах в сутки)

Наименование участков	Направление	Январь, ноябрь	Февраль, декабрь	Март, сентябрь	Апрель, октябрь	Май, июнь	Июль, август
1. Вена—Комарно	вверх	54	54	63	72	77	77
	вниз	160	160	190	200	215	200
2. Комарно— Молдова-Веке	вверх	45	50	50	60	70	66
	вниз	100	120	130	145	160	158
3. Молдова-Веке— Турну-Северин	вверх	По фактически затраченному времени					
	вниз						
4. Турну-Северин— Измаил	вверх	50	52	60	64	75	70
	вниз	110	120	135	150	165	160

к Соглашению о буксировке, оказании помощи при авариях и агентировании от 3 марта 1956 г.

Таблица перевода тяговой работы буксиров при портовых работах

Мощность в л. с.	Одни сутки стояночные равны 60 килатам		1 час ходовой равен 4 килатам		
	коэффициент	1 стояночный час (в килатах)	коэффициент	1 ходовой час (в килатах)	5 минут ходовых (в килатах)

Б у к с и р ы

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	1,87
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

Г р у з о в ы е т е п л о х о д ы

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	2,8	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

Таблица участковых коэффициентов

Участки	Против течения	По течению
Регенсбург—Пассау (2379—2226)	1,9	0,68
Пассау—Генью (2226—1791)	3,5	1,16
Генью—Молдова-Веке (1791—1042)	1,0	0,48
Молдова-Веке—Водница (1042—951)	4,0	0,88
Водница—Гура-Вэйи (старая дорога, 951—941) .	6,0	0,84
Водница—Гура-Вэйи (рукав, 951—941)	12,0	1,08
Гура-Вай—Кладово (941—934)	1,6	0,69
Кладово—Галац (934—150)	1,0	0,43
Галац—Сулина (150—0)	1,0	0,43
Килийский рукав	1,0	0,43
Драва	3,0	0,78
Тисса (по Сегоднян, 0—170)	1,8	0,56
Бегей	3,0	1,29

Примечания :

1. При буксировке судов без помощи локомотивной тяги на участке Водница—Гура-Вэйи (рукав 951—941) устанавливается коэффициент против течения — 36. При отсутствии тугера на участке Свиница—Повалина устанавливается коэффициент против течения — 12.
2. При определении расстояний (в км) между пунктами на Дунае будет применяться официальная таблица, изданная Дунайской Комиссией.

Акт об оказании помощи

Составлен место и дата
По требованию
Пароходство оказало помощь судну
пароходства
буксиром
пароходства
грузоподъемность или мощность
Род груза
Количество груза
Род и способ оказания помощи

Наличие веза у судна, подавшего помощь, и величина веза

Требовалось ли оставление веза

Время оказания помощи

от час. мин. до час. мин.

от час. мин. до час. мин.

Время прекращения помощи час. мин.

По требованию капитана судна, затребовавшего подачу помощи, работа продолжается — прекращается.

Работа по оказанию помощи вновь возобновлена дня

от час. мин. до час. мин.

от час. мин. до час. мин.

За время оказания помощи судно, подающее помощь, имело следующие повреждения и убытки :

по корпусу

по инвентарю

Особые замечания сторон

Правильность указанных данных удостоверяется :

Порт „ „ дня 19... г.

Сторона, затребовавшая помощь Сторона, оказавшая помощь

.....
капитан судна

.....
капитан судна

.....
свидетель

.....
свидетель

Примечание :

Акт составляется в четырех экземплярах, из которых два получает пароходство, затребовавшее помощь, и два — пароходство, подавшее помощь. Свидетелями по возможности должны быть командиры соответствующих судов.

Ставки вознаграждения за агентирование судов

1. За самоходные баржи всех размеров и типов — 12,50 доллара за баржу.
2. За линейные буксиры и грузовые самоходные суда — 17,50 доллара за судно.
За пассажирские суда — 21,25 доллара за судно.
3. За самоходные суда, совершающие в данном порту погрузку или выгрузку, взимается полная ставка агентского вознаграждения.
4. За самоходные суда, совершающие в данном порту погрузку и выгрузку, взимается двойная ставка агентского вознаграждения.
5. За самоходные и самоходные суда, заходящие в порт только для снабжения, взимается 25 % ставки агентского вознаграждения; также 25 % ставки агентского вознаграждения взыскивается за оформление в пунктах госграниц.
6. Ставки агентского вознаграждения взимаются в каждом порту захода.
7. Вышеуказанные ставки взимаются за полное обслуживание судна, включающее оформление всех судовых, грузовых и иных документов.
8. За предоставление обслуживаемым судам бланков, коносаментов, манифестов и других документов взимается плата в размере 2 долларов с судна отдельно при погрузке и разгрузке.
9. За предоставление судну разъездного катера, автомашины и т. д. оплачивается по действующим в порту обслуживания ставкам.

Примечания :

1. В тех случаях, когда по самоходным баржам производятся погрузочно-разгрузочные работы, вознаграждение за обслуживание взимается по группам оплаты сухогрузных самоходных барж.
2. Грузоподъемность барж устанавливается по судовым документам.