

**RECUEIL**  
**DES ACCORDS CONCLUS EN MATIÈRE DE NAVIGATION**  
**SUR LE DANUBE**

**Tome II**

**COMMISSION DU DANUBE**

**Budapest – 1981**

R E C U E I L

DES ACCORDS CONCLUS EN MATIERE DE NAVIGATION  
SUR LE DANUBE

Tome II

COMMISSION DU DANUBE

Budapest - 1981

ISBN 963-01-4550-2

Le présent Recueil des Accords conclus en matière de navigation sur le Danube (Tome II) a été édité en vertu du Plan de travail de la Commission du Danube. Le Recueil contient, outre les textes de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, de la Convention sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube, ainsi que de l'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube relatif au siège de la Commission du Danube en République Populaire Hongroise, les textes des accords conclus par les pays danubiens après 1956 en matière de navigation sur le Danube et reçus des pays danubiens, de même que ceux des Accords de Bratislava conclus par les entreprises de navigation danubienne (éd. Ministère de la Flotte Maritime, Moscou, 1977).

## C O N V E N T I O N \*

### RELATIVE AU REGIME DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

L'Union des Républiques Soviétiques Socialistes, la République Populaire de Bulgarie, la République Populaire de Hongrie, la République Populaire Roumaine, la République Soviétique Socialiste d'Ukraine, la République Tchèque et Slovaque et la République Fédérative Populaire de Yougoslavie,

Prenant en considération la décision du Conseil des Ministres des Affaires Etrangères du 12 décembre 1946 de convoquer une Conférence de Représentants des Etats mentionnés dans cette décision, en vue d'établir une nouvelle Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et

Désireux d'assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que de resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays,

Ont décidé de conclure une Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et ont, à ces fins, désigné les Plénipotentiaires soussignés, lesquels, après présentation de leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:

---

\* *Entrée en vigueur le 11 mai 1949. L'Autriche a adhéré à la Convention le 7 janvier 1960. Publiée dans le Recueil des Traités des Nations Unies, vol. 33, page 181.*

## CHAPITRE I

### DISPOSITIONS GENERALES

#### Article 1

La navigation sur le Danube sera libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les Etats sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et les taxes sur la navigation, ainsi que les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale. Les dispositions ci-dessus ne seront pas applicables au trafic entre les ports d'un même Etat.

#### Article 2

Le régime établi par la présente Convention s'applique à la partie navigable du Danube (fleuve) d'Ulm à la Mer Noire en suivant le bras de Soulina avec accès à la mer par le Canal de Soulina.

#### Article 3

Les Etats danubiens s'engagent à maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et en ce qui concerne les secteurs appropriés pour les bâtiments de mer, à exécuter les travaux nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de navigation, et à ne pas empêcher ou entraver la navigation dans les chenaux navigables du Danube. Les Etats danubiens se consulteront sur les matières indiquées dans le présent article avec la Commission du Danube (art. 5 ci-après).

Les Etats riverains auront le droit d'entreprendre dans les limites de leurs frontières respectives les travaux qui pourraient être nécessités par des circonstances imprévues et urgentes et auraient pour but d'assurer les besoins de la navigation. Les Etats devront toutefois aviser la Commission des raisons qui ont motivé ces travaux et lui en fournir une description sommaire.

## Article 4

Dans le cas où un Etat danubien ne serait pas en mesure d'entreprendre lui-même les travaux qui sont de sa compétence territoriale et qui sont nécessaires pour assurer la navigation normale, cet Etat sera tenu de les laisser exécuter par la Commission du Danube (art. 5) dans les conditions qu'elle déterminera et sans qu'elle puisse en confier l'exécution à un autre Etat, sauf en ce qui concerne les parties de la voie fluviale formant frontière d'un tel Etat. Dans ce dernier cas, la Commission déterminera les modalités de l'exécution de ces travaux.

Les Etats danubiens s'engagent à prêter à la Commission ou à l'Etat exécutant toute forme de concours à l'exécution desdits travaux.

## CHAPITRE II

### DISPOSITIONS RELATIVES A L'ORGANISATION

#### Section I

#### Commission du Danube

#### Article 5

Il est établi une Commission du Danube, désignée ci-après sous le nom de "Commission"; elle est composée de représentants des pays danubiens, un pour chacun de ces pays.

#### Article 6

La Commission choisit parmi ses membres son président, son vice-président et son secrétaire qui sont élus pour une période de trois ans.

#### Article 7

La Commission fixe les termes de ses sessions et établit son règlement intérieur.

La première réunion de la Commission sera tenue dans un délai de six mois à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

## Article 8

La compétence de la Commission s'étend au Danube tel qu'il est défini à l'art. 2.

Il entre dans les attributions de la Commission:

- a) de veiller à l'exécution des dispositions de la présente Convention;
- b) de dresser, sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales (art. 20 et 21), le plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation, ainsi que d'établir l'évaluation générale des dépenses concernant ces travaux;
- c) d'exécuter des travaux, dans les cas prévus à l'art. 4;
- d) de donner des consultations et de faire des recommandations aux Etats danubiens au sujet de l'exécution des travaux visés au paragraphe "b" du présent article, en tenant compte des intérêts techniques et économiques, des plans et des possibilités des Etats respectifs;
- e) de donner des consultations et de faire des recommandations aux Administrations fluviales spéciales (art. 20 et 21) et de procéder à un échange d'informations avec ces Administrations;
- f) d'établir sur tout le parcours navigable du Danube un système uniforme d'aménagement des voies navigables et de fixer, compte tenu des conditions spécifiques de tel ou tel secteur, les dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, y compris celles du service de pilotage;
- g) d'unifier les règles de la surveillance fluviale;
- h) de coordonner l'activité des services hydrométéorologiques sur le Danube, de publier un bulletin hydrologique unique et des prévisions hydrologiques de courte et de longue durée pour le Danube;



i) de rassembler les données statistiques relatives à la navigation sur le Danube, pour autant qu'il s'agit de questions qui sont de la compétence de la Commission;

j) de faire publier, pour les besoins de la navigation, des ouvrages de référence, des routiers, des cartes de navigation et des atlas;

k) de préparer et d'approuver le budget de la Commission, ainsi que d'établir et de percevoir les taxes prévues à l'article 10.

#### Article 9

Pour s'acquitter des tâches visées à l'article précédent, la Commission dispose d'un Secrétariat et des services nécessaires dont le personnel est recruté parmi les citoyens des Etats danubiens.

Il appartient à la Commission elle-même d'organiser son Secrétariat et ses services.

#### Article 10

La Commission prépare son budget et l'approuve à la majorité des voix de tous ses membres. Le budget doit prévoir les dépenses nécessaires à l'entretien de la Commission et de son appareil; ces dépenses seront couvertes au moyen d'annuités versées par les Etats danubiens, à raison d'un montant égal pour chacun d'eux.

Pour faire face aux frais des travaux spéciaux, exécutés en vue d'assurer ou d'améliorer les conditions de navigabilité, la Commission pourra établir des taxes spéciales.

#### Article 11

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des membres présents, sauf dans les cas spécialement prévus par la présente Convention (art. 10, 12 et 13).

Le quorum de la Commission est de cinq membres.

## Article 12

Les décisions de la Commission relatives aux questions prévues par les paragraphes b), c), f), g) de l'article 8 doivent être prises à la majorité des voix de tous les membres, sans toutefois majoriser l'Etat sur le territoire duquel les travaux doivent être exécutés.

## Article 13

La Commission a son siège à Galatz.

Elle peut toutefois, par une décision prise à la majorité des voix de tous ses membres, changer le lieu de son siège.

## Article 14

La Commission jouit de la personnalité juridique conformément à la législation de l'Etat du lieu de son siège.

## Article 15

Le français et le russe sont les langues officielles de la Commission.

## Article 16

Les membres de la Commission et les fonctionnaires mandatés par elle jouissent de l'immunité diplomatique. Les locaux officiels, les archives et les documents de toute espèce appartenant à la Commission sont inviolables.

## Article 17

Les fonctionnaires de la Commission munis de pouvoirs appropriés informeront les autorités compétentes des Etats danubiens des infractions aux règlements de

navigation, aux mesures sanitaires et à la surveillance fluviale dont la Commission aurait pris connaissance. Les autorités compétentes seront tenues, à leur tour, d'informer la Commission des mesures prises au sujet des infractions notifiées et mentionnées ci-dessus.

#### Article 18

La Commission a son sceau; elle a également son pavillon qu'elle a le droit d'arborer sur ses locaux officiels et ses bateaux.

#### Article 19

Les Etats danubiens sont tenus de prêter à la Commission, ainsi qu'à ses fonctionnaires et son personnel le concours nécessaire à l'exécution des tâches leur incombant en vertu de la présente Convention.

Ces fonctionnaires et ce personnel auront, dans l'exercice de leurs fonctions officielles, le droit de circuler librement sur le fleuve et dans les ports, dans les limites de la juridiction de la Commission, à condition de respecter la législation territoriale.

### Section II

#### Administrations fluviales spéciales

#### Article 20

Sur le bas Danube (de l'embouchure du Canal de Soulina à Braila inclusivement) il est établi une Administration fluviale spéciale en vue d'exécuter des travaux hydrotechniques et de régler la navigation; elle est composée de représentants des Etats riverains adjacents (la République Populaire Roumaine et l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes).

Cette Administration fonctionne sur la base d'un accord entre les Gouvernements des pays qui en font partie.

L'Administration a son siège à Galatz.

## Article 21

Sur le secteur des Portes de Fer (de Vince à Kostol sur la rive droite et de Moldova Veche à Turnu Severin sur la rive gauche du Danube) il est établi une Administration fluviale spéciale des Portes de Fer; cette Administration est composée de représentants de la République Populaire Roumaine et de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie; elle a pour tâche d'exécuter des travaux hydrotechniques et de régler la navigation dans la zone indiquée.

Cette Administration fonctionne sur la base d'un accord entre les Gouvernements des pays qui en font partie.

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

## Article 22

Les accords relatifs aux Administrations fluviales spéciales (ci-après désignées sous le nom d'"Administration"), mentionnés aux articles 20 et 21, sont portés à la connaissance de la Commission.

## CHAPITRE III

### REGIME DE LA NAVIGATION

#### Section I

#### Navigation

## Article 23

La navigation sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer s'effectue conformément aux règles de navigation établies par les Administrations des zones indiquées. La navigation sur les autres secteurs du Danube s'effectue conformément aux règles établies par les pays danubiens respectifs, dont le territoire est tra-

versé par le Danube et, dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, d'après les règles établies d'un commun accord entre ces Etats.

En établissant les règles de navigation, les Etats danubiens et les Administrations tiennent compte des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission.

#### Article 24

Les bâtiments naviguant sur le Danube ont le droit, à condition de se conformer aux règles établies par les Etats danubiens respectifs, d'entrer dans les ports, d'y procéder à des opérations de chargement et de déchargement, d'embarquer et de débarquer des voyageurs et de s'approvisionner en combustible, se ravitailler etc.

#### Article 25

Le trafic local des voyageurs et des marchandises et le trafic entre les ports d'un même Etat ne sont ouverts à un pavillon étranger que conformément à la réglementation nationale dudit Etat danubien.

#### Article 26

Les règlements sanitaires et de police en vigueur sur le Danube sont appliqués sans discrimination en raison du pavillon, du point de départ des bâtiments, de leur destination ou d'autres motifs.

Les fonctions de surveillance douanière, sanitaire et fluviale sur le Danube sont remplies par les Etats danubiens; ceux-ci communiquent à la Commission les règlements qu'ils ont établis, afin que la Commission puisse contribuer à l'unification des règles de douane et des règles sanitaires et unifier les règles de la surveillance fluviale (art. 8 "g").

Les règlements douaniers, sanitaires et de police doivent être de nature à ne pas entraver la navigation.

## Article 27

Lorsque les deux rives du Danube font partie du territoire d'un même Etat, cet Etat a le droit de mettre les marchandises en transit sous scellés ou sous la garde d'agents des douanes. Un tel Etat a également le droit d'exiger du capitaine, de l'armateur ou du patron une déclaration écrite attestant seulement qu'il transporte ou qu'il ne transporte pas de marchandises dont l'importation est prohibée par l'Etat transité, sans avoir toutefois le droit d'en interdire le transit. Ces formalités ne pourront ni impliquer ou occasionner une visite de la cargaison, ni retarder le passage en transit. Le capitaine, l'armateur ou le patron qui aurait fait une fausse déclaration en sera responsable conformément aux lois de l'Etat auquel la déclaration aurait été faite.

Lorsque le Danube forme frontière entre deux Etats, les bateaux, radeaux, voyageurs et marchandises en transit sont exempts de toutes formalités douanières.

## Article 28

Les bâtiments affectés par les Etats danubiens au service de la surveillance (police) fluviale sont tenus d'arborer, en plus de leur pavillon national, un insigne distinctif et uniforme; leurs signalement et numéro doivent être portés à la connaissance de la Commission. Ces bâtiments, de même que ceux affectés au service des douanes des pays danubiens, peuvent naviguer sur le Danube uniquement à l'intérieur des frontières des pays dont le bâtiment bat le pavillon et au dehors desdites frontières qu'avec le consentement des Etats danubiens respectifs.

## Article 29

Les bâtiments naviguant sur le Danube peuvent servir des stations de TSF qui se trouvent à leur bord ainsi que de moyens de communication riverains dont ils auraient besoin dans des buts de navigation.

## Article 30

La navigation sur le Danube est interdite aux bâtiments de guerre de tous les pays non-danubiens.

Les bâtiments de guerre des pays danubiens ne peuvent pas naviguer sur le Danube hors des frontières du pays dont le bâtiment bat le pavillon, sauf entente préalable entre les Etats danubiens intéressés.

## Section II

### Service de pilotage

## Article 31

Des corps de pilotes sont formés sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer; ils dépendent des Administrations respectives (art. 22).

Les règlements du service de pilotage sont établis par les Administrations conformément aux dispositions fondamentales concernant la navigation sur le Danube (art. 8 "f"), et doivent être portés à la connaissance de la Commission.

## Article 32

Le pilotage des bâtiments sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer est assuré par des pilotes faisant partie des corps de pilotes respectifs ou bien par des pilotes qui, ayant subi un examen auprès des services de l'Administration fluviale compétente, seraient autorisés par cette Administration à exercer le pilotage.

## Article 33

Le personnel des corps de pilotes est recruté parmi les citoyens des pays danubiens membres des Administrations respectives. Le mode de recrutement est établi par des accords spéciaux passés entre les membres ci-dessus mentionnés (art. 20 et 21) de ces Administrations.

## CHAPITRE IV

### MODALITES DE COUVERTURE DES DEPENSES NECESSAIRES POUR ASSURER LA NAVIGATION

#### Article 34

Le financement des travaux hydrotechniques sur le Danube, exécutés par les pays danubiens, conformément à l'article 3 de la présente Convention, est assuré par les pays danubiens respectifs.

Le financement des travaux prévus à l'article 8 c) est assuré par la Commission.

#### Article 35

Afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation, les Etats danubiens peuvent, après s'être concertés avec la Commission, établir des droits de navigation perçus sur les bâtiments et dont le taux est déterminé en fonction du coût de l'entretien de la voie fluviale et des travaux prévus à l'article 34.

#### Article 36

Afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation et l'exécution des travaux entrepris par les Administrations, celles-ci établissent des taxes particulières perçues sur les bâtiments naviguant dans les secteurs compris entre l'embouchure du Canal de Soulina et Braïla et entre Vince et Kostol sur la rive droite et entre Moldova Veche et Turnu-Severin sur la rive gauche du Danube.

Les Administrations informent la Commission des taxes particulières qu'elles ont établies, ainsi que des modalités de leur perception.



### Article 37

Les sommes produites par les taxes spéciales, les droits de navigation et les taxes particulières perçus par la Commission, par les Etats danubiens et par les Administrations ne peuvent être une source de profit.

### Article 38

Les modalités de perception des taxes spéciales, des droits de navigation et des taxes particulières sont fixées par des instructions élaborées respectivement par la Commission, les Etats danubiens et les Administrations. Les instructions émanant des Etats danubiens et des Administrations sont concertées avec la Commission.

Les taxes et les droits sont calculés sur la jauge du bâtiment.

### Article 39

En ce qui concerne les parties du Danube formant frontière nationale, l'exécution des travaux et la répartition des dépenses encourues sont réglées par entente entre les Etats limitrophes respectifs.

### Article 40

Les droits de port sont perçus sur les bâtiments par les autorités des Etats danubiens respectifs. Aucune discrimination ne sera admise à cet égard en raison du pavillon des bâtiments, du point de leur départ ou de leur destination ou d'autres motifs.

### Article 41

Les bâtiments entrant dans les ports pour y charger ou décharger auront le droit de se servir des mécanismes de chargement et de déchargement, de l'outillage, des magasins, des terrains d'entrepôts etc., en vertu d'accords avec les services respectifs chargés du transport et de l'expédition.

Le montant des sommes à payer pour les services rendus sera établi sans aucune discrimination.

Les avantages accordés, conformément aux usages commerciaux, en raison du volume des travaux et de la nature des marchandises, ne seront pas considérés comme discrimination.

#### Article 42

Les bateaux, radeaux, voyageurs et marchandises ne peuvent être frappés d'aucun droit du seul fait de leur transit.

#### Article 43

Les tarifs des taxes de pilotage sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer sont établis par les Administrations respectives et communiqués à la Commission.

### CHAPITRE V

#### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 44

Dans la présente Convention les termes "Etat danubien" ou "pays danubien" désignent un Etat dans le territoire duquel est comprise au moins une rive du Danube tel qu'il est défini à l'article 2.

#### Article 45

Tout différend entre les Etats signataires de la présente Convention au sujet de l'application ou de l'interprétation de cette Convention qui n'aurait pas été réglé par voie de négociations directes sera, à la demande d'une des parties au différend, soumis à une commission de conciliation composée d'un représentant de chaque partie et d'un tiers membre désigné par le Pré-

sident de la Commission du Danube parmi les citoyens d'un Etat qui n'est pas partie au différend et, dans le cas où le Président de la Commission serait citoyen d'un Etat partie au différend, par la Commission du Danube.

La décision de la commission de conciliation est définitive et obligatoire pour les parties au différend.

#### Article 46

La présente Convention pourra être révisée sur la demande de la majorité des Etats signataires. Cette demande sera adressée au Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie qui provoquera, dans le plus bref délai, la réunion d'une Conférence à laquelle tous les Etats signataires seront invités à participer. Les dispositions révisées n'entreront en vigueur qu'après le dépôt des instruments de ratification de six des Etats signataires de la présente Convention.

#### Article 47

La présente Convention, y compris les Annexes dont les textes français et russe font foi, devra être ratifiée et entrera en vigueur après le dépôt de six instruments de ratification. Les instruments de ratification seront déposés près le Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie, dans les archives duquel sera déposé l'exemplaire authentique de la présente Convention.

Le Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie remettra à chacun des Etats signataires de la Convention une copie certifiée conforme. Il informera les Etats signataires de la Convention du dépôt des instruments de ratification au fur et à mesure de leur réception.

## LISTE DES ANNEXES

- Annexe I.* De l'admission de l'Autriche  
au sein de la Commission du  
Danube.
- Annexe II.* Du secteur Gabčíkovo - Gönyü.

DE L'ADMISSION DE L'AUTRICHE  
AU SEIN DE LA COMMISSION DU DANUBE

1. Le Représentant de l'Autriche sera admis au sein de la Commission du Danube après règlement de la question du Traité avec l'Autriche.

2. La présente Annexe entrera en vigueur en même temps que la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et sera partie intégrante de cette Convention.

DU SECTEUR GABCIKOVO - GÖNYÜ

En ce qui concerne les travaux nécessaires pour assurer les conditions normales de navigation dans le secteur Gabcikovo - Gönyü (du km 1821 au km 1791), les Parties Contractantes sont d'accord pour reconnaître qu'il est d'intérêt général de maintenir ce secteur en bon état de navigabilité et que les travaux nécessaires à cette fin dépassent de loin ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains compétents.

Par conséquent, il est convenu que la Commission du Danube discutera la question et décidera si, dans ce but, il serait approprié de créer une Administration fluviale spéciale semblable à celles prévues aux articles 20 et 21 ou s'il serait suffisant d'appliquer à ce secteur les stipulations des articles 4 et 34 (alinéa 2) de la présente Convention.

Des dispositions analogues à l'article 20 de la présente Convention, dont cette Annexe est partie intégrante, s'appliqueront au cas où une Administration est établie.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés ont signé la présente Convention et y ont apposé les cachets.

Fait en la ville de Beograd le 18 août mil neuf cent quarante huit.

POUR L'UNION DES REPUBLIQUES SOVIETIQUES SOCIALISTES	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE DE HONGRIE	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE SOVIETIQUE SOCIALISTE D'UKRAINE	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE TCHECOSLOVAQUE	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE FEDERATIVE POPULAIRE DE YUGOSLAVIE	(signature)

PROTOCOLE ADDITIONNEL  
A LA CONVENTION RELATIVE AU REGIME  
DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Signé à Beograd le 18 août 1948

1. Il est constaté que le régime appliqué antérieurement à la navigation sur le Danube, ainsi que les actes qui prévoyaient l'établissement de ce régime et, en particulier, la Convention signée à Paris le 23 juillet 1921, ne sont plus en vigueur.

2. Tous les biens ayant appartenu à l'ancienne Commission Européenne du Danube sont transférés à l'Administration fluviale spéciale sur le Bas-Danube créée conformément à l'article 20 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole.

3. Il est convenu que toutes les obligations de l'ancienne Commission Européenne du Danube concernant le remboursement des crédits qui lui ont été accordés par la Grande-Bretagne, la France, la Russie et d'autres Etats sont considérées comme éteintes.

4. Les obligations de l'ancienne Commission Internationale du Danube, de même que les obligations de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes, ainsi que les garanties y afférentes sont considérées comme éteintes.

5. Les biens non liquidés de l'ancienne Commission Internationale du Danube sont transférés à la Commission du Danube prévue à l'article 5 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole. La partie des biens de l'ancienne Commission Internationale du Danube, mise à la disposition de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes et tous les biens de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Ca-

taractes sont transférés à l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer créée conformément à l'article 21 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole.

Fait en la ville de Beograd le 18 août mil neuf cent quarante huit.

POUR L'UNION DES REPUBLIQUES SOVIETIQUES SOCIALISTES	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE DE HONGRIE	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE SOVIETIQUE SOCIALISTE D'UKRAINE	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE TCHECOSLOVAQUE	(signature)
POUR LA REPUBLIQUE FEDERATIVE POPULAIRE DE YUGOSLAVIE	(signature)



# C O N V E N T I O N \*

## SUR LES PRIVILEGES ET IMMUNITES DE LA COMMISSION DU DANUBE

Les Parties contractantes,

Considérant les articles 14 et 16 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée le 18 août 1948,

Considérant que la Commission du Danube, ses fonctionnaires et les représentants des pays à la Commission du Danube jouissent sur le territoire de chacune des Parties contractantes des privilèges et immunités nécessaires à l'exercice de leurs fonctions ainsi qu'à la réalisation des buts prévus par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube,

Sont convenues de ce qui suit:

### Article I

#### Personnalité juridique

La Commission du Danube (ci-après Commission) jouit de la personnalité juridique et a la capacité, en particulier:

- a) de contracter,
- b) d'acquérir, de prendre en bail et d'aliéner des biens,
- c) d'ester en justice.

---

\* *Entrée en vigueur le 28 janvier 1964. La République d'Autriche a adhéré à la Convention le 4 juin 1965. et la République Socialiste de Roumanie, le 25 mars 1981.*

## Article II

### Biens, fonds, avoirs, documents

1. Les locaux officiels, les archives et les documents de toute espèce appartenant à la Commission sont inviolables. Les biens, les fonds, les créances et les avoirs de la Commission, où qu'ils se trouvent, jouissent de l'immunité de toute forme d'intervention administrative et judiciaire, sauf quand la Commission y renonce elle-même dans un cas particulier.

2. La Commission est exonérée de tous droits et impôts directs d'Etat ou locaux. Cette disposition ne s'appliquera pas à la rémunération des services d'utilité publique et autres.

3. La Commission est exonérée des droits de douane et des restrictions d'importation ou d'exportation à l'égard des objets destinés aux besoins du service.

4. Dans l'accomplissement de ses tâches, la Commission dispose de ses biens, fonds et devises en tenant compte des dispositions légales des Parties contractantes.

## Article III

### Facilités de communications

1. La Commission jouit, sur le territoire de chaque Etat membre de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, d'un traitement au moins aussi favorable que le traitement accordé par lui aux missions diplomatiques, en ce qui concerne les priorités, les tarifs et les taxes sur le courrier, les transmissions télégraphiques et les communications téléphoniques.

2. La Commission a le droit d'employer un code et de recevoir et d'expédier sa correspondance par courriers ou par valises scellées qui bénéficient des mêmes immunités et privilèges que les courriers et valises des missions diplomatiques.

## Article IV

### Représentants des Etats membres de la Convention

1. Les représentants des pays à la Commission et leurs suppléants jouissent, pendant leur séjour sur le territoire d'une Partie contractante en rapport avec l'activité de la Commission, des immunités et des privilèges accordés dans le pays donné aux représentants diplomatiques.

2. Les conseillers et les experts des Etats membres de la Convention jouissent, pendant leur séjour sur le territoire d'une Partie contractante en rapport avec l'activité de la Commission, des privilèges et immunités suivants:

- a) immunité d'arrestation ou de détention et de juridiction;
- b) inviolabilité de tous papiers et documents;
- c) mêmes facilités douanières, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées dans le pays aux fonctionnaires de rang comparable des missions diplomatiques;
- d) exemption des obligations personnelles et exonération des droits et impôts directs sur les traitements versés par l'Etat qui les a nommés.

Dans les cas où l'incidence d'un impôt quelconque est subordonnée à la résidence de l'assujetti, les périodes pendant lesquelles les conseillers et les experts des Etats membres de la Convention se trouvent sur le territoire d'une Partie contractante pour l'exercice de leurs fonctions ne sont pas considérées comme des périodes de résidence.

3. Les privilèges et les immunités visés au présent article sont accordés aux personnes mentionnées sous les chiffres 1 et 2 de cet article uniquement dans l'intérêt du service. Chaque Etat membre de la Convention a le droit et le devoir de lever l'immunité de ces personnes dans tous les cas où, à son avis, l'immunité empêcherait que justice soit faite et où elle peut être levée sans nuire au but pour lequel l'immunité a été accordée.

4. Les dispositions des chiffres 1 et 2 du présent article ne sont pas applicables aux représentants, à leurs suppléants, aux conseillers et aux experts dans le pays dont ils sont ressortissants.

## Article V

### Fonctionnaires de la Commission

1. La Commission détermine les catégories de fonctionnaires auxquelles s'appliquent les dispositions du présent article. Les noms des fonctionnaires entrant dans ces catégories sont communiqués par le Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission aux Etats membres de la Convention.

2. Sur le territoire de chaque Etat membre de la Convention, les fonctionnaires de la Commission

a) jouissent de l'immunité de poursuite judiciaire et administrative pour tous les actes accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions officielles en rapport avec l'activité de la Commission;

b) sont exemptés des obligations personnelles;

c) sont exonérés des droits et impôts directs sur les traitements versés par la Commission;

d) jouissent des mêmes facilités douanières, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées dans le pays donné aux fonctionnaires de rang comparable des missions diplomatiques.

3. Le Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission et ses adjoints jouissent, en dehors des privilèges et des immunités visés sous chiffre 2 du présent article, des autres privilèges et immunités accordés dans le pays donné aux représentants diplomatiques.

4. Les privilèges et les immunités prévus dans le présent article sont accordés aux personnes qui y sont mentionnées uniquement dans l'intérêt de la Commission et pour le libre accomplissement de leurs fonctions officielles. La Commission a le droit et le devoir de lever l'immunité de tout fonctionnaire dans tous les cas où, à son avis, l'immunité empêcherait que justice soit faite et où elle peut être levée sans nuire aux intérêts de la Commission.

5. Les dispositions des points b), c) et d) du chiffre 2 du présent article ne s'appliquent pas aux fonctionnaires de la Commission dans le pays dont ils sont ressortissants.

## Article VI

### Règlement des litiges

Tous les litiges qui surviendraient à la suite de l'application ou de l'interprétation de la présente Convention seront réglés de commun accord entre les parties en litige.

Faute d'un accord, le litige sera porté devant la Commission qui donnera aux parties en litige des recommandations pour son règlement.

## Article VII

### Dispositions finales

1. La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats membres de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948 jusqu'au 15 mai 1963 inclus.

2. La Convention devra être ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès de la Commission.

3. Après le 15 mai 1963, la Convention sera ouverte à l'adhésion des Etats mentionnés sous chiffre 1 du présent article. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès de la Commission.

4. La Convention entrera en vigueur le jour du dépôt du cinquième instrument de ratification ou d'adhésion. Pour chaque Etat qui ratifie la Convention ou y adhère après son entrée en vigueur, la Convention entrera en vigueur le jour du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion.

5. La présente Convention, dont les textes russe et français font également foi, est faite en un seul exemplaire. Elle sera déposée dans les archives de la Commission.

6. La Commission remettra à chacune des Parties à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948 une copie certifiée conforme de la présente Convention et l'informerá des signatures et du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion ainsi que de la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Fait à Budapest, le 15 mai 1963

POUR LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE (signature  
et sceau)

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE (signature  
et sceau)

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE

POUR L'UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES  
SOVIETIQUES (signature  
et sceau)

POUR LA REPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIETIQUE  
D'UKRAINE (signature  
et sceau)

POUR LA REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE (signature  
et sceau)

POUR LA REPUBLIQUE SOCIALISTE FEDERATIVE  
DE YUGOSLAVIE (signature  
et sceau)

## A C C O R D \*

### ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE ET LA COMMISSION DU DANUBE RELATIF AU SIEGE DE LA COMMISSION DU DANUBE EN REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE

Le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube,

Prenant en considération la Convention sur le régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade le 18 août 1948, et la Convention sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube,

Désireux de régler les questions qui se posent du fait que la Commission du Danube a son siège en République Populaire Hongroise,

Ont décidé de conclure le présent Accord et sont convenus de ce qui suit:

#### Article 1

##### Locaux de la Commission du Danube

Le Gouvernement de la République Populaire Hongroise (ci-après Gouvernement) met à la disposition de la Commission du Danube (ci-après Commission) les locaux nécessaires par l'entremise des organes correspondants, conformément aux dispositions en vigueur et dans les mêmes conditions qu'aux missions diplomatiques se trouvant sur le territoire de la République Populaire Hongroise.

---

\* Conformément à l'article 4, l'Accord est entré en vigueur le jour de sa signature, le 27 mai 1964.

## Article 2

### Inviolabilité et protection des locaux de la Commission

1. Conformément à la Convention conclue sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube, les locaux officiels de la Commission sont inviolables.

2. Les représentants des organes du pouvoir central et local de la République Populaire Hongroise, de même que toutes les autres personnes exerçant leurs fonctions publiques, ne peuvent entrer dans les locaux de la Commission sans le consentement du Président ou du Secrétaire de la Commission ou, en leur absence, du Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission.

3. Le Gouvernement protège les locaux de la Commission contre tout attentat ou endommagement et ne permet pas qu'on trouble la tranquillité ou que l'on porte atteinte à la dignité de la Commission.

## Article 3

### Services publics

1. Les autorités hongroises compétentes fournissent les services publics, les services postaux, l'énergie électrique, etc. nécessaires à l'activité de la Commission en conformité des règles et tarifs en vigueur dans la République Populaire Hongroise et aux mêmes conditions qu'elles les fournissent aux missions diplomatiques.

2. La Commission jouit sur le territoire de la République Populaire Hongroise des mêmes privilèges que ceux accordés aux missions diplomatiques en ce qui concerne les priorités pour les services postaux, télégraphiques et téléphoniques ainsi que le paiement des tarifs correspondants.

## Article 4

### Dispositions financières

1. La Commission prend soin à ce que les annuités de ses membres et les autres recettes soient transférées



par l'intermédiaire de la Banque Nationale de Hongrie. La Commission dispose de ses ressources financières dans les limites des sommes reçues et dans les monnaies dans lesquelles celles-ci ont été versées.

2. Conformément à la Convention sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube, la Commission est exonérée sur le territoire de la République Populaire Hongroise de tous droits et impôts directs d'Etat et locaux. Cette disposition ne s'applique pas à la rémunération des services publics et autres services similaires. La Commission est exonérée des droits de douane et autres taxes et exemptée des restrictions en vigueur en République Populaire Hongroise lors de l'importation ou de l'exportation des objets destinés aux besoins du service.

## Article 5

### Déplacements et séjours

1. Les autorités compétentes de la République Populaire Hongroise feront tout ce qui est en leur pouvoir afin de faciliter les déplacements des personnes voyageant pour affaires officielles de la Commission et arrivant sur le territoire de la République Populaire Hongroise ou quittant la République Populaire Hongroise.

2. Le directeur du Secrétariat et des Services de la Commission communique au Ministère des Affaires Etrangères de la République Populaire Hongroise le nom, la date de naissance, la nationalité, les fonctions et l'adresse des fonctionnaires de l'appareil de la Commission et des membres de leurs familles. Le Ministère des Affaires Etrangères de la République Populaire Hongroise délivre à ces personnes un document qui leur sert de carte d'identité lorsqu'elles entrent en rapport avec tout organe de la République Populaire Hongroise.

## Article 6

### Autres dispositions

1. Le Gouvernement reconnaît le droit de la Commission d'éditer sur le territoire de la République Po-

pulaire Hongroise les publications nécessaires à l'activité de la Commission. La Commission prend en considération les dispositions législatives en vigueur dans la République Populaire Hongroise en ce qui concerne les éditions typographiques.

2. La Commission ne peut réaliser les objets importés dans la République Populaire Hongroise sans l'autorisation des autorités hongroises compétentes.

3. Toutes les questions litigieuses qui pourraient surgir lors de l'application et de l'interprétation du présent Accord seront réglées entre le Gouvernement et la Commission par voie de négociations.

4. Le présent Accord entre en vigueur le jour de sa signature.

5. Le présent Accord restera en vigueur tant que la Commission aura son siège à Budapest. Il peut être modifié d'un commun accord entre le Gouvernement et la Commission.

Le présent Accord est rédigé en deux exemplaires, chacun en langues russe, française et hongroise. Les textes dans toutes les trois langues font également foi.

Fait à Budapest, le 27 mai 1964

Pour la Commission  
du Danube  
(Signature)

Pour le Gouvernement de la  
République Populaire Hongroise  
(Signature)

# C O N V E N T I O N \*

## RELATIVE A L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ABORDAGE EN NAVIGATION INTERIEURE

### Article premier

1. La présente Convention régit la réparation du dommage survenu du fait d'un abordage entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord.

2. La présente Convention régit également la réparation de tout dommage que, soit par exécution ou omission de manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau de navigation intérieure a causé dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit à d'autres bateaux de navigation intérieure, soit aux personnes ou choses se trouvant à bord de tels bateaux, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

3. Le fait que les bateaux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article fassent partie d'un même convoi n'affecte pas l'application de la présente Convention.

4. Pour l'application de la présente Convention,

- a) le terme "bateau" désigne également les petites embarcations;
- b) sont assimilés aux bateaux les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs et les sections mobiles de ponts de bateaux, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue.

---

\* La Convention est entrée en vigueur le 13 septembre 1966. Les pays énumérés ci-après ont signé et ratifié la Convention, ou bien y ont adhéré: Autriche, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, URSS, France, RF d'Allemagne, Suisse, Yougoslavie.

La Pologne a fait une réserve concernant l'art. 14; la Roumanie et la Yougoslavie, à l'égard de l'art. 9, litt. a) et b). La Roumanie et l'URSS ont formulé 2 réserves: l'une en ce qui concerne l'arbitrage (art. 14 de la Convention) et l'autre énonçant que la Convention s'applique uniquement à la navigation sur le Danube.

## Article 2

1. L'obligation de réparer un dommage n'existe que si le dommage résulte d'une faute. Il n'y a pas de présomption légale de faute.

2. Si le dommage résulte d'un cas fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou si ses causes ne peuvent être établies, il est supporté par ceux qui l'ont éprouvé.

3. En cas de remorquage, chaque bateau faisant partie d'un convoi n'est responsable que s'il y a faute de sa part.

## Article 3

Si le dommage est causé par la faute d'un seul bateau, la réparation du dommage incombe à celui-ci.

## Article 4

1. Si deux ou plusieurs bateaux ont concouru, par leurs fautes, à réaliser un dommage, ils en répondent, solidairement en ce qui concerne le dommage causé aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux, sans solidarité en ce qui concerne le dommage causé aux autres bateaux et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux.

2. S'il n'y a pas responsabilité solidaire, les bateaux qui ont concouru, par leurs fautes, à réaliser le dommage en répondent à l'égard des lésés dans la proportion de la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

3. S'il y a responsabilité solidaire, chacun des bateaux responsables doit prendre à sa charge une part du paiement au créancier égale à celle déterminée par le paragraphe 2 du présent article. Celui qui paie plus que sa part a, pour l'excédent, un recours contre ceux de ses co-débiteurs qui ont payé moins que leur part. La

perte qu'occasionne l'insolvabilité de l'un des co-débiteurs se répartit entre les autres co-débiteurs dans les proportions déterminées par le paragraphe 2 du présent article.

#### Article 5

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où le dommage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.

#### Article 6

L'action en réparation du dommage subi n'est subordonnée à aucune formalité spéciale préalable.

#### Article 7

1. Les actions en réparation de dommages se prescrivent dans le délai de deux ans à partir de l'événement.

2. Les actions en recours se prescrivent dans le délai d'un an. Cette prescription court, soit à partir du jour où une décision de justice définitive fixant le montant de la responsabilité solidaire est intervenue, soit, au cas où il n'y aurait pas eu une telle décision, à partir du jour du paiement donnant lieu au recours. Toutefois, en ce qui concerne les actions relatives à la répartition de la part d'un co-débiteur insolvable, la prescription ne peut courir qu'à partir du moment où l'ayant droit a eu connaissance de l'insolvabilité de son co-débiteur.

3. L'interruption et la suspension de ces prescriptions sont régies par les dispositions de la loi du tribunal saisi réglant ces matières.

## Article 8

1. Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux limitations d'ordre général que des conventions internationales ou des lois nationales apportent à la responsabilité des armateurs, des propriétaires de bateaux et des transporteurs, telles que les limitations fondées sur le tonnage du bateau, la puissance de ses machines ou sa valeur, ou telles que celles résultant de la faculté d'abandon. Elles ne portent pas non plus atteinte aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

2. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas à la réparation des dommages qui proviennent ou résultent des propriétés radioactives, ou à la fois des propriétés radioactives et des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses des combustibles nucléaires ou des produits ou déchets radioactifs.

## Article 9

Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signe ou ratifie la présente Convention ou y adhère, déclarer

- a) qu'elle se réserve le droit de prévoir dans sa législation nationale ou dans des accords internationaux que les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront pas aux bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique;
- b) qu'elle se réserve le droit de prévoir dans sa législation nationale de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention sur les voies navigables réservées exclusivement à sa navigation nationale.

## Article 10

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la Commission Economique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission Economique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 15 juin 1960 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.

4. La présente Convention sera ratifiée.

5. Les instruments de ratification ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

#### Article 11

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhérera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

#### Article 12

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

#### Article 13

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des Parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, la

présente Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet.

#### Article 14

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

#### Article 15

1. Tout pays peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 14 de la Convention en ce qui concerne le renvoi des différends à la Cour internationale de Justice. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 14 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

#### Article 16

A l'exception des réserves prévues aux alinéas a) et b) de l'article 9 et à l'article 15 de la présente Convention, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.



## Article 17

1. Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 10, ainsi que les pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 10.

## Article 18

Outre les notifications prévues à l'article 17, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 10, ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 10,

- a) les déclarations faites conformément aux alinéas a) et b) de l'article 9,
- b) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 10,
- c) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 11,
- d) les dénonciations en vertu de l'article 12,

- e) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 13,
- f) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 15.

#### Article 19

La présente Convention est faite en un seul exemplaire en langues française et russe. Il y est joint des textes en langues anglaise et allemande. Au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout pays peut déclarer qu'il adopte ou le texte français ou le texte russe ou le texte anglais ou le texte allemand; dans ce cas, ledit texte vaudra également dans les rapports entre les Parties contractantes qui auront usé du même droit et adopté le même texte. Les deux textes français et russe feront foi dans tout autre cas.

#### Article 20

Après le 15 juin 1960, l'original de la présente Convention et les textes en langues anglaise et allemande qui y sont joints seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui transmettra à chacun des pays visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 10 des copies certifiées conformes de cet original et de ces textes en langues anglaise et allemande.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention, faite à Genève le quinze mars mil neuf cent soixante.

## A C C O R D

### ENTRE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE ET LA REPUBLIQUE POPULAIRE FEDERATIVE DE YOUGOSLAVIE SUR LA REGLEMENTATION DU REGIME DOUANIER DES BATEAUX NAVIGUANT SUR LE DANUBE

La République Fédérale d'Allemagne et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, désireuses de réglementer le régime douanier des bateaux naviguant sur le Danube, sont convenues des dispositions suivantes:

#### Article premier

Les bateaux fluviaux des deux Etats contractants naviguant sur le Danube pour compte d'autrui et pénétrant temporairement dans les eaux de l'autre Etat contractant, ainsi que leurs équipements et aménagements inscrits dans le livre des inventaires du bateau sont, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Etat contractant, exempts de droits de douane et autres droits et taxes.

#### Article 2

(1) Les stocks se trouvant à bord aux fins d'approvisionnement de l'équipage et des passagers, ou d'exploitation et d'entretien des bâtiments (Article premier du présent Accord), et relevant du pouvoir de disposition effectif du batelier ou d'une personne désignée par lui

ou par le propriétaire du bâtiment sont, tant à l'entrée qu'à la sortie, exempts de droits de douane et autres droits et taxes, s'ils sont régulièrement consommés, utilisés à bord ou réexportés en observant les dispositions sur le contrôle douanier de l'Etat contractant respectif. Les autorités compétentes des Etats contractants établiront, sur la base d'un consentement mutuel, des recommandations sur la nature et le volume des stocks pouvant être consommés ou utilisés en franchise en vertu desdites dispositions; ce faisant, elles doivent tenir compte des besoins réels.

(2) Les Etats contractants ne prélèveront pas de droits de douane et autres taxes sur les carburants, combustibles et lubrifiants qui seront mis en route dans des endroits agréés (entrepôts douaniers, entrepôts des services fiscaux) et seront régulièrement utilisés pour l'exploitation des bateaux visés à l'Article premier du présent Accord en observant les dispositions sur le contrôle douanier de l'Etat contractant respectif. Cette franchise s'applique également aux carburants, combustibles et lubrifiants importés sur le territoire de l'autre Etat contractant pour l'avitaillement de routes agréées aux termes des dispositions douanières en vigueur dans ledit Etat contractant.

(3) Les stocks excédant les nécessités usuelles et les marchandises se trouvant à bord peuvent être placés sous contrôle douanier par les autorités douanières ou être accompagnés par ces dernières.

(4) Les marchandises vendues aux membres de l'équipage ou aux passagers dans des cantines ou autres points de vente situés à bord, ou bien détenues par les différents membres de l'équipage ou les passagers, ainsi que les autres marchandises non visées dans les alinéas précédents du présent Article, seront soumises aux dispositions douanières générales en vigueur dans l'Etat contractant dans les eaux duquel les bateaux se trouvent.

### Article 3

(1) Les bateaux fluviaux naviguant sur le Danube pour compte d'autrui, ainsi que leurs équipements ou aménagements (Article premier du présent Accord), les stocks au sens indiqué à l'Article 2 du présent Accord et les

marchandises se trouvant à bord sont exemptés de droits de douane et autres droits et taxes lorsqu'ils transitent le territoire de l'autre Etat contractant.

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

#### Article 4

Les interdictions économiques d'importation, d'exportation et de transit ne sont pas applicables aux bateaux, stocks et marchandises visés aux Articles 1<sup>er</sup> et 2, alinéas 1 et 2, et à l'Article 3, et bénéficiant de la franchise.

#### Article 5

Des taxes représentant le prix d'un service rendu par l'Administration, notamment pour convoier des bateaux, pourront être prélevées.

#### Article 6

Les Etats contractants s'engagent, dans le cadre de leur législation en vigueur, à simplifier et à accélérer l'accomplissement des formalités de frontière.

#### Article 7

Le présent Accord s'appliquera également au Land de Berlin, sauf déclaration contraire faite par le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne au Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie dans les trois mois qui suivront l'entrée en vigueur du présent Accord.

#### Article 8

(1) Le présent Accord sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés aussi tôt que possible à Bonn.

(2) Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois civil qui suivra l'échange des instruments de ratification. Tout Etat contractant pourra dénoncer le présent Accord à l'expiration de l'année civile sous réserve d'un préavis de trois mois.

FAIT à Belgrade le 17 juillet 1956 en double exemplaire en langues allemande et serbo-croate, les textes rédigés dans les deux langues faisant également foi.

Pour la République Fédérale  
d'Allemagne

M. Hans Rolf KIDERLEN

Pour la République Populaire  
Fédérative de Yougoslavie

M. SIBINOVIC

PROTOCOLE DE L'ACCORD DU 17 JUILLET 1956  
ENTRE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE ET LA  
REPUBLIQUE POPULAIRE FEDERATIVE DE YOUGOSLAVIE  
SUR LA REGLEMENTATION DU REGIME DOUANIER DES  
BATEAUX NAVIGUANT SUR LE DANUBE

Article premier

Le prélèvement d'autres taxes que celles visées aux Articles premier à 3 de l'Accord, c'est-à-dire de celles pouvant être prélevées systématiquement sur l'ensemble des marchandises et services à l'intérieur des Etats contractants (comme l'impôt sur le chiffre d'affaires par exemple) n'est pas exclu par les dispositions de l'Accord. L'exemption de taxes de péréquation prélevées à l'entrée du territoire demeure inchangée.

Article 2

La ratification, la mise en vigueur et la dénonciation du présent Protocole seront conformes aux dispositions de l'Accord.

FAIT à Belgrade, le 17 juillet 1956 en double exemplaire en langues allemande et serbo-croate, les textes rédigés dans les deux langues faisant également foi.

Pour la République Fédérale  
d'Allemagne

M. Hans Rolf KIDERLEN

Pour la République Populaire  
Fédérative de Yougoslavie

M. SIBINOVIC

A C C O R D<sup>1)</sup>

ENTRE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE FEDERATIVE  
DE YOUGOSLAVIE ET LA REPUBLIQUE POPULAIRE  
ROUMAINE SUR L'AMENAGEMENT ET L'EXPLOITATION  
DU SYSTEME DE PRODUCTION D'ELECTRICITE ET DE  
NAVIGATION DES PORTES DE FER SUR LE DANUBE  
SIGNE A BELGRADE, LE 30 NOVEMBRE 1963

Le Président de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, Iosip Broz Tito, et le Président du Conseil d'Etat de la République Populaire Roumaine, Gheorghe Gheorghiu-Dej,

- Considérant le désir des deux pays de permettre, grâce à une collaboration économique et technique, l'utilisation, dans l'intérêt de leurs peuples, des ressources hydro-électriques du Danube qui leur appartiennent, et de contribuer en même temps à l'exploitation des possibilités offertes par ce fleuve pour le développement de la navigation,

- Considérant la décision des deux pays de procéder à la mise en valeur, dans le secteur des Portes de Fer, du potentiel hydro-électrique du Danube et, compte tenu de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube en date du 18 août 1948<sup>2)</sup>, d'améliorer les conditions de la navigation dans ce secteur,

---

\* Texte repris du *Recueil des Traités des Nations Unies*, vol. 512, 1964, I N° 7438.

1) Entré en vigueur le 16 juillet 1964 par l'échange des instruments de ratification à Bucarest, conformément à l'art. 23.

2) Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 181.



Sont convenus de ce qui suit:

### Article premier

Les Parties contractantes s'engagent à aménager et à exploiter, dans les conditions prévues par le présent Accord, le système de production d'électricité et de navigation des Portes de Fer sur le Danube, ci-après dénommé "Système des Portes de Fer".

### Article 2

1. Le Système des Portes de Fer, dont l'aménagement et l'exploitation font l'objet du présent Accord, comprendra:

A. Les ouvrages et installations destinés à la mise en valeur du potentiel hydro-électrique du Danube et à l'amélioration des conditions de la navigation dans le secteur des Portes de Fer; lesdits ouvrages et installations sont situés dans la région comprise entre les localités de Sip et de Gura Văii et comprennent essentiellement:

- a) deux centrales électriques de mêmes paramètres et de mêmes caractéristiques techniques, situées à proximité, l'une de la rive gauche et l'autre de la rive droite du Danube, et reliées entre elles par une ligne électrique à haute tension;
- b) un barrage déversoir dans le lit du Danube;
- c) deux écluses de mêmes paramètres et de mêmes caractéristiques techniques, situées à proximité, l'une de la rive gauche et l'autre de la rive droite du Danube;
- d) une route et les travaux nécessaires à la construction ultérieure d'une voie ferrée sur le barrage;
- e) l'aménagement du lit du Danube en aval du barrage.

B. Les ouvrages et installations auxiliaires nécessaires à l'exploitation des ouvrages prévus au point A, a, b et c du présent article.

C. Les ouvrages et installations rendus nécessaires par la création du lac de retenue et indispensables pour protéger les rives dudit lac.

2. Les ouvrages et installations constituant le Système des Portes de Fer seront définis et précisés dans l'avant-projet du Système, qui sera élaboré conformément aux dispositions du présent Accord.

### Article 3

1. Le Système des Portes de Fer sera aménagé de façon à fonctionner avec une hauteur d'eau à l'amont, à la hauteur du barrage, pouvant atteindre la cote maximale de 69,50 m au-dessus du niveau de la Mer Adriatique.

2. Le débit installé sera de 8500 m<sup>3</sup>/seconde, la puissance installée des deux centrales électriques d'environ 2 millions de kW et la production moyenne totale d'électricité d'environ 10 milliards de kWh par an.

3. Les sas des écluses auront une longueur utile de 310 m, une largeur utile de 34 m et une profondeur au seuil de 4,50 m.

4. Les caractéristiques techniques et les paramètres des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer seront précisés dans l'avant-projet du Système.

### Article 4

1. Le Système des Portes de Fer sera conçu de telle sorte que le niveau du Danube au confluent de la Nera ne dépasse pas la cote de 68,00 m au-dessus de l'Adriatique dans les périodes où un niveau plus élevé risquerait d'endommager les rives du lac de retenue, hormis les périodes normales de crue où la cote atteinte est supérieure. Des travaux de protection des rives seront entrepris afin de maintenir le niveau du Danube au confluent de la Nera à la cote de 68,00 m au-dessus de l'Adriatique.

2. Les Parties contractantes conviendront ultérieurement de la nécessité et des modalités de répartition d'investissements et de dépenses supplémentaires devant

permettre au Système des Portes de Fer de fonctionner en maintenant les eaux du Danube au confluent de la Nera au niveau maximum à long terme de 69,50 m au-dessus de l'Adriatique.

## Article 5

1. Les investissements nécessaires à l'aménagement du Système des Portes de Fer s'élèvent au total à environ 400 millions de dollars des Etats-Unis. Cette somme sera répartie conformément aux dispositions de la Convention sur la fixation du montant des investissements et la comptabilité commune<sup>1)</sup>.

2. Les investissements visés au paragraphe 1 du présent article comprennent également les réparations des dommages causés directement sur le territoire des deux Etats par l'inondation ou la mise hors d'usage de biens, par le transfert ou l'aménagement de bâtiments ou d'installations, ou encore par la nécessité d'interrompre momentanément l'exploitation desdits bâtiments ou installations à la suite de la création du lac de retenue du Système des Portes de Fer. Le mode d'évaluation des dommages et de calcul des réparations fait l'objet de la Convention sur la réparation des dommages<sup>2)</sup>.

3. Le montant visé au paragraphe 1 du présent article comprend une somme de 95 millions de dollars des Etats-Unis représentant la valeur des ouvrages et travaux nécessaires et suffisants pour améliorer les conditions actuelles de la navigation dans le secteur des Portes de Fer. Les Parties contractantes créditeront de ce montant, à parts égales, l'Administration fluviale des Portes de Fer, étant entendu que ledit montant leur sera remboursé conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 6 du présent Accord.

## Article 6

1. Les Parties contractantes participeront à parts égales à la totalité des investissements visés à l'art. 5 du présent Accord.

---

1) Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 513, p. 57.

2) Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 512, p. 209.

2. Les sommes investies au titre de l'amélioration des conditions de la navigation dans le secteur des Portes de Fer, en vertu du paragraphe 3 de l'article 5 du présent Accord, seront recouvrées par l'Administration fluviale des Portes de Fer, qui percevra à cet effet des droits appropriés fixés par elle conformément aux dispositions de la Convention du 18 août 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube et du paragraphe 5 de l'article 18 du présent Accord, et seront remboursées à parts égales aux deux Parties qui les ont avancées.

## Article 7

1. Chaque Partie contractante construira les ouvrages et installations du Système des Portes de Fer dont l'emplacement est prévu sur son territoire.

2. Afin d'égaliser leur participation au montant total des investissements destinés à la construction du Système des Portes de Fer, les deux Parties contractantes conviennent que celle, sur le territoire de laquelle le montant des investissements est inférieur à la moitié du montant total des investissements du Système des Portes de Fer sera chargée, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, de la construction de certains ouvrages ou installations relatifs au Système sur le territoire de l'autre Partie. Les modalités d'application de la présente disposition sont régies par la Convention sur l'exécution des travaux d'aménagement<sup>1)</sup> et la Convention sur la fixation du montant des investissements et la comptabilité commune<sup>2)</sup>.

3. Chaque Partie contractante financera la construction des ouvrages et installations qu'elle doit exécuter, sur quelque territoire qu'ils se trouvent.

---

1) Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 513, p. 153.

2) Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 512, p. 57.

## Article 8

Les Parties contractantes sont convenues d'utiliser en proportions égales quel que soit le niveau de retenue, le potentiel hydro-électrique fourni par le Système des Portes de Fer pendant toute la durée du Système. Les modalités d'application de la présente disposition sont régies par la Convention sur l'exploitation du Système des Portes de Fer<sup>1)</sup>.

## Article 9

1. La frontière actuelle entre les deux Etats sur le Danube demeure inchangée, à l'exception de la zone des ouvrages principaux, où il sera procédé aux rectifications ci-après:

- a) Dans les 90 jours suivant l'entrée en vigueur du présent Accord, le tracé de la frontière sera modifié de la façon suivante: à partir du point où elle atteint les fondations du barrage à l'amont de celui-ci, la frontière suivra le lit du fleuve en amont de ces fondations jusqu'au milieu du barrage déversoir, puis, faisant un angle droit, coupera en son milieu le barrage déversoir et suivra alors le lit du fleuve à l'aval du pied du barrage en direction de la rive gauche du Danube, jusqu'au point où elle rejoindra la frontière actuelle; cette rectification sera effectuée conformément au profil du barrage tel qu'il résulte de l'avant-projet du Système des Portes de Fer.
- b) Dans les 30 jours suivant la vérification et la réception techniques du barrage, effectuées conformément à l'article 30 de la Convention sur l'exécution des travaux, le tracé de la frontière sera de nouveau rectifié de la façon suivante: à partir du point où, à l'aval du barrage, elle coupe la ligne droite perpendiculaire au barrage au milieu du déversoir, la frontière suivra cette ligne le long du lit du fleuve et coupera le déversoir en son milieu jusqu'aux fondations du barrage, à l'amont de celui-ci, puis parcourra en ligne droite, à l'amont du barrage, une distance de 700 m avant de rejoindre la frontière actuelle.

1) Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 513, p. 127.

2. Les rectifications de frontière décrites au paragraphe 1 du présent article feront l'objet de protocoles spéciaux. Elles demeureront en vigueur pendant toute la durée d'exploitation du barrage du Système des Portes de Fer, après quoi le tracé actuel de la frontière sera rétabli.

3. Les conditions de passage de la frontière dans les zones où ce passage est rendu nécessaire au cours de l'aménagement du Système des Portes de Fer sont fixées par le Protocole relatif au passage de la frontière<sup>1)</sup>.

4. Les ouvrages et installations construits sur le territoire yougoslave en application du présent Accord seront la propriété de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie; les ouvrages et installations construits sur le territoire roumain seront la propriété de la République Populaire Roumaine. Chaque Etat sera propriétaire de la partie du barrage déversoir allant jusqu'à la section transversale correspondant au tracé de la frontière sur le barrage déversoir tel qu'il est fixé en application des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

#### Article 10

1. En entreprenant l'aménagement et l'exploitation du Système des Portes de Fer, les Parties contractantes tiendront compte du fait que ce Système constitue un tout tant du point de vue de la production d'électricité que du point de vue de la navigation.

2. Chaque Partie contractante doit veiller à ce que les ouvrages et installations du Système des Portes de Fer qui lui appartiennent et qui sont indispensables au fonctionnement normal du Système en tant qu'ensemble de production d'électricité et de navigation, soient utilisés aux fins pour lesquelles ils ont été exécutés et qu'ils soient, pendant toute leur durée normale d'existence, entretenus de façon à permettre l'exploitation dans les conditions prévues par le présent Accord.

---

1) Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 513, p. 185.

3. Au cas où l'usure normale des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer entrave ou empêche l'exploitation du Système dans les conditions prévues par le présent Accord et par la Convention d'exploitation, la Partie contractante à laquelle lesdits ouvrages et installations appartiennent est tenue de les remplacer ou de les reconstruire à ses frais. Sur proposition de la Commission mixte, les deux Gouvernements pourront également convenir d'une autre solution technique.

4. Les frais de remplacement ou de reconstruction des ouvrages et installations utilisés pour la navigation seront supportés également par les Parties contractantes et recouverts par l'Administration fluviale des Portes de Fer qui percevra à cet effet des droits appropriés; ces frais seront remboursés également aux deux Parties.

5. Les frais qu'entraîne le remplacement ou la reconstruction des ouvrages ou des installations construits dans le cadre du Système des Portes de Fer pour la protection des rives du lac de retenue, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, seront, par dérogation auxdites dispositions, supportés également par les deux Parties contractantes, sauf si elles en décident autrement sur proposition de la Commission mixte.

6. Lors de la mise en service définitive du Système des Portes de Fer, la Commission mixte déterminera la durée normale d'existence des ouvrages et installations visés au paragraphe 5 du présent article, ainsi que les dépenses qui devront être considérées comme frais de remplacement ou de reconstruction.

7. Chaque Partie contractante s'engage à s'abstenir de toute action susceptible d'entraver l'utilisation des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer qui appartiennent à l'autre Partie.

8. Toute modification des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer qui risquerait de provoquer un changement des paramètres desdits ouvrages et installations qui appartiennent à l'autre Partie, ne pourra être effectuée qu'après accord préalable des Parties.

## Article 11

1. Afin de maintenir une coopération et une coordination permanentes et d'assurer l'exécution et l'application des dispositions de l'Accord, des Conventions et des Protocoles relatifs au Système des Portes de Fer, les Parties contractantes créent, comme organe mixte des deux Gouvernements, la Commission mixte roumano-yougoslave des Portes de Fer, ci-après dénommée "la Commission mixte".

2. Les attributions de la Commission mixte et de ses organes sont définies par le présent Accord, par les Conventions et par les Protocoles relatifs<sup>1)</sup> au Système des Portes de Fer, ainsi que par le Statut de la Commission.

3. L'organisation et le fonctionnement de la Commission mixte sont régis par le Statut élaboré par les deux Parties.

## Article 12

1. Chaque Partie contractante désignera un organisme qui, en tant qu'organe principal de planification sera chargé d'élaborer les plans nécessaires à l'aménagement du Système des Portes de Fer.

2. Pour assurer l'exécution des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer dont elle est chargée, chaque Partie contractante désignera un agent d'exécution.

3. En vue d'assurer la coordination et la coopération entre les agents d'exécution, la Commission mixte créera, en tant qu'organe permanent propre, un organe de coordination des opérations composé de représentants des agents d'exécution.

## Article 13

1. Chaque Partie contractante désignera une entreprise chargée d'administrer, d'exploiter et d'entrete-

---

1) Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 513, p. 155.



nir les ouvrages hydro-électriques qui lui appartiennent dans le cadre du Système des Portes de Fer.

2. L'Administration fluviale des Portes de Fer administrera, exploitera et entretiendra les ouvrages et installations du Système des Portes de Fer utilisés pour la navigation.

3. Les ouvrages et installations mis en service à titre provisoire au cours de l'aménagement du Système des Portes de Fer seront exploités et entretenus par l'agent d'exécution de la Partie à laquelle ils appartiennent.

4. En vue de coordonner les activités des organismes visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article qui sont chargés d'administrer, d'exploiter et d'entretenir les ouvrages et installations du Système des Portes de Fer, la Commission mixte créera un organe mixte de coordination, composé de représentants desdits organismes.

5. La coordination permanente, sur le plan opérationnel, des activités des deux entreprises de production d'électricité visées au paragraphe 1 du présent article sera assurée par un service mixte de régulation qui sera créé par la Commission mixte.

#### Article 14

1. Les deux Organes principaux de planification élaboreront en commun l'avant-projet du Système des Portes de Fer.

2. L'avant-projet contiendra la documentation technique et économique de base concernant la viabilité économique et technique du Système des Portes de Fer, les solutions techniques, les paramètres principaux, le site des ouvrages et installations, les caractéristiques du matériel et tous les indicateurs techniques et économiques nécessaires.

3. Outre la documentation technique et économique visée au paragraphe 2 du présent article, l'avant-projet contiendra:

- a) le devis général des investissements;
- b) le plan général d'exécution.

4. Les Organes principaux de planification élaboreront l'avant-projet ainsi que les autres plans et la documentation technique et économique du Système des Portes de Fer selon les modalités prévues par la Convention sur l'élaboration des plans<sup>1)</sup>, la Convention sur la fixation du montant des investissements et la comptabilité commune<sup>2)</sup> et la Convention sur la réparation des dommages<sup>3)</sup>.

5. L'examen et l'expertise de l'avant-projet et des autres plans ainsi que de la documentation technique et économique se feront conformément aux dispositions de la Convention sur l'élaboration des plans du Système des Portes de Fer.

6. L'avant-projet du Système des Portes de Fer sera soumis à l'approbation des deux Gouvernements. Les autres plans et la documentation technique et économique seront soumis à l'approbation de la Commission mixte ou d'organes dûment autorisés par elle.

## Article 15

1. L'avant-projet, le plan général et les plans annuels d'exécution indiqueront quels sont les ouvrages et installations que chaque Partie contractante devra construire, ainsi que les délais d'exécution. Chaque Partie contractante veillera à ce que les ouvrages et installations qu'il lui appartient d'exécuter soient construits et mis en place dans les délais fixés. Elle se procurera à cet effet les matériaux, l'équipement, l'outillage et la main-d'oeuvre nécessaires.

2. Les ouvrages et installations du Système des Portes de Fer seront rigoureusement conformes aux plans approuvés conjointement, en application du paragraphe 6 de l'article 14 du présent Accord, à l'exception de ceux qui, aux termes des dispositions de la Convention sur l'exécution des travaux et de la Convention sur la réparation des dommages, peuvent être exécutés par chaque Partie contractante selon ses projets et ses conceptions.

1) Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 512, p. 95.

2) Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 513, p. 57.

3) Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 512, p. 95.

3. Les Parties contractantes prendront les mesures nécessaires, conformément à la Convention sur l'exécution des travaux pour que, pendant l'aménagement du Système des Portes de Fer, la navigation soit gênée le moins possible dans la zone où des travaux sont entrepris dans le lit du Danube.

4. La charge de surveiller l'exécution du plan général et des plans annuels d'exécution et de contrôler la qualité des ouvrages et installations et leur conformité aux plans, incombera tant à chaque Partie contractante, pour les ouvrages et installations qu'elle construit, qu'aux deux Parties solidairement, conformément aux dispositions de la Convention sur l'exécution des travaux du Système des Portes de Fer.

5. L'examen technique et la réception de chaque ouvrage et installation du Système des Portes de Fer auront lieu après la fin des travaux concernant lesdits ouvrages et installations. Ils auront lieu, pour l'ensemble du Système, après la réception de tous les ouvrages et installations. L'examen technique et la réception seront effectués conformément aux dispositions de la Convention sur l'exécution des travaux.

6. Une fois terminé l'aménagement du Système des Portes de Fer, la Commission mixte dressera un procès-verbal énumérant les ouvrages et installations exécutés et constatant que les travaux sont terminés, que les Parties contractantes ont satisfait à leurs obligations réciproques en ce qui concerne l'aménagement du Système et que celui-ci peut être mis intégralement et définitivement en service. Le procès-verbal sera soumis pour approbation aux deux Gouvernements. Aux fins d'application de la Convention sur l'exploitation, le Système des Portes de Fer sera réputé avoir commencé à fonctionner le jour où chaque Gouvernement aura notifié à l'autre qu'il approuve ledit procès-verbal.

## Article 16

1. Toutes les sommes établies ou comptabilisées entre les Parties contractantes à l'occasion de l'aménagement du Système des Portes de Fer seront exprimées en dollars des Etats-Unis d'Amérique sur la base des cours moyens pratiqués sur les principaux marchés mon-

diaux, conformément aux dispositions de la Convention sur la fixation du montant des investissements et la comptabilité commune.

2. Pour déterminer la valeur comptable des investissements il sera tenu compte des fluctuations des cours sur les principaux marchés mondiaux, conformément aux dispositions de la Convention sur la fixation du montant des investissements et la comptabilité commune.

3. Pour l'établissement des comptes, chaque Partie contractante sera créditée d'une somme représentant la valeur des travaux qu'elle a effectués conformément au plan général et aux plans annuels d'exécution, le montant des réparations de dommages et des autres sommes qui lui reviennent en vertu de la Convention sur la fixation du montant des investissements et la comptabilité commune. Le mode de calcul de la valeur comptable des investissements et des soldes est prévu par ladite Convention.

4. Les soldes seront inscrits à des comptes spéciaux ouverts à cet effet auprès de la Banque nationale de Yougoslavie et de la Banque d'Etat de la République Populaire Roumaine. Le délai d'ouverture desdits comptes et leur fonctionnement feront l'objet d'un accord ultérieur entre les deux Banques. Le solde portera un intérêt annuel de 2,5%.

5. Au cas où, une fois achevé l'aménagement du Système des Portes de Fer, un solde subsisterait entre les deux Parties, celui-ci et les intérêts y afférents seront liquidés dans un délai de deux ans selon des modalités convenues par les deux Parties. Au cas où la parité or du dollar des Etats-Unis à la date de la signature du présent Accord serait modifiée, les Parties contractantes conviendront des mesures nécessaires pour rétablir l'équilibre financier à la liquidation du solde, de manière à ne subir de ce fait aucune perte.

#### Article 17

Les Parties contractantes sont convenues que le Système des Portes de Fer sera mis intégralement en exploitation en 1971. A cet effet, elles ont établi le calendrier suivant:

- L'avant-projet du Système des Portes de Fer et le programme d'organisation des travaux concernant l'ouvrage principal seront mis au point au cours du premier trimestre 1964;

- Les travaux préparatoires commenceront au milieu de 1964;

- La construction des ouvrages et installations commencera en 1965;

- Les premiers groupes électrogènes des centrales électriques seront mis en service en 1970.

### Article 18

1. Les Parties contractantes s'engagent à coordonner l'exploitation et l'entretien des ouvrages et installations de façon à permettre l'exploitation rationnelle de tout le Système des Portes de Fer dans les conditions prévues dans le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prendra les dispositions voulues pour l'administration, l'exploitation et l'entretien des ouvrages et installations composant le Système des Portes de Fer qui lui appartient à l'exception de ceux dont l'administration, l'exploitation et l'entretien seront confiés à l'Administration fluviale des Portes de Fer conformément à la Convention d'exploitation.

3. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les travaux de dragage du lac de retenue et l'alimentation en électricité des stations de pompage aux fins d'évacuation des eaux souterraines ou de surface dues à l'existence du Système des Portes de Fer seront effectués en commun par les deux Parties, dans les conditions prévues par la Convention d'exploitation.

4. Chaque Partie contractante, ainsi que l'Administration fluviale des Portes de Fer supportera la totalité des dépenses afférentes aux tâches d'administration, d'exploitation et d'entretien qu'elle assure conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

5. Les dépenses d'administration, d'exploitation et d'entretien des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer utilisés pour la navigation et le remboursement, conformément au paragraphe 2 de l'article 6 du présent Accord, des sommes investies en vue d'améliorer les conditions de la navigation dans le secteur des Portes de Fer seront financés par le produit des droits perçus par l'Administration fluviale des Portes de Fer et fixés par elle, conformément aux dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube en date du 18 août 1948. Ces droits seront exprimés en franc or au poids de 10/31 g et au titre de 900 millièmes. Les modalités de perception de ces droits seront élaborées par l'Administration fluviale des Portes de Fer en accord avec la Commission du Danube.

6. Le mode d'application des dispositions du présent article est régi par la Convention sur l'exploitation du Système des Portes de Fer.

7. Les Parties contractantes sont convenues d'harmoniser en temps utile les dispositions du présent Accord et celles de l'Accord portant création de l'Administration fluviale des Portes de Fer, conclu le 31 mai 1953.

## Article 19

1. Sera responsable des dommages causés à des tiers au cours de l'aménagement ou de l'exploitation du Système des Portes de Fer l'organisme chargé de l'exécution ou de l'exploitation dont l'activité est à l'origine des dommages. La responsabilité des organismes de chaque Partie contractante et la question de compétence judiciaire sont déterminées conformément à la législation en vigueur dans le pays dont relève l'organisme en cause.

2. Les questions de responsabilité extra-contractuelle des dommages causés aux organismes d'une Partie contractante du fait de l'activité d'un organisme de l'autre Partie seront examinées et réglées conformément à la procédure prévue à l'article 21 du présent Accord.

1. Sera responsable des dommages causés pendant la période d'aménagement aux ouvrages et installations du Système des Portes de Fer et résultant d'un cas de force majeure la Partie qui exécute lesdits ouvrages et installations. La présente disposition s'applique aux ouvrages et installations que l'une des Parties exécute sur le territoire de l'autre et est réglementée par la Convention sur la fixation du montant des investissements et la comptabilité commune.

2. Les deux Parties contractantes seront responsables également des dommages résultant d'un cas de force majeure, causés pendant la période d'exploitation du Système des Portes de Fer aux ouvrages et installations dont la détérioration ou la destruction gênerait ou empêcherait l'exploitation par les deux Parties dans les conditions prévues par le présent Accord. L'application de la présente disposition est réglementée par la Convention sur l'exploitation du Système des Portes de Fer.

3. En cas de dommages, résultant d'un cas de force majeure, causés en période d'exploitation aux ouvrages et installations utilisés pour la navigation, les frais de réparation ou de reconstruction desdits ouvrages et installations seront partagés également par les Parties contractantes; ces frais seront recouverts par l'Administration fluviale des Portes de Fer au moyen de la perception de droits appropriés et remboursés également aux deux Parties contractantes qui les ont supportés.

4. Sera responsable des dommages, résultant d'un cas de force majeure, causés en période d'exploitation du Système des Portes de Fer aux ouvrages et installations non visés aux paragraphes 2 et 3 du présent article la Partie sur le territoire de laquelle lesdits ouvrages et installations sont situés.

5. Aux fins du présent article, on entend par force majeure les calamités naturelles. Les inondations, les glaces et les tremblements de terre ne sont réputés cas de force majeure que si leur ampleur dépasse les limites prévues dans les projets du Système des Portes de Fer.

## Article 21

1. Tout différend au sujet de l'interprétation ou de l'application des dispositions du présent Accord, des conventions et protocoles relatifs au Système des Portes de Fer, ainsi que tout litige de caractère juridique relatif à l'aménagement et à l'exploitation du Système, seront tranchés par la Commission mixte.

2. A défaut de décision de la Commission mixte, le différend sera soumis aux deux Gouvernements pour être réglé par des moyens diplomatiques.

3. A défaut d'accord selon la procédure prévue au paragraphe 2 du présent article, les Parties contractantes s'engagent à régler le différend par voie d'arbitrage et à prendre à cet effet toutes les mesures nécessaires pour constituer dans les plus brefs délais une commission d'arbitrage.

4. Les Parties contractantes sont convenues d'appliquer, dans les cas visés au paragraphe 3 du présent article, la procédure suivante: dans le mois qui suit la soumission d'une requête par l'une ou l'autre Partie, chaque Gouvernement désignera un arbitre; les arbitres s'efforceront de régler le différend; s'ils n'y parviennent pas dans un délai de trois mois, ils choisiront un troisième arbitre qui ne sera pas un ressortissant de l'un ou de l'autre Etat; si les deux arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du troisième dans un délai de deux mois, ce dernier sera désigné par le Gouvernement d'un Etat tiers ou par l'organe directeur d'une organisation internationale; dans ce dernier cas, l'Etat tiers ou l'organisation internationale seront désignés d'un commun accord par les deux Gouvernements dans les plus brefs délais.

## Article 22

Le présent Accord, les Conventions, les Protocoles et tous les autres instruments relatifs à l'aménagement et à l'exploitation du Système des Portes de Fer et énumérés dans l'Acte final signé ce jour<sup>1)</sup>, forment un tout indivisible. Ils seront interprétés et appliqués en te-

---

1) Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 512, p. 13.



nant dûment compte de leurs rapports réciproques et des principes généraux de coopération permanente et de communauté d'intérêts dans l'esprit desquels ils ont été conclus par les deux Parties.

#### Article 23

Le présent Accord sera ratifié par chacune des deux Parties contractantes conformément à ses procédures constitutionnelles et réglementaires.

L'Accord est conclu pour une durée illimitée.

Il entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification qui aura lieu à Bucarest le plus tôt possible.

FAIT à Belgrade, le 30 novembre 1963, en deux exemplaires originaux, en serbocroate et en roumain, les deux textes faisant également foi.

Le Président de la  
République Socialiste  
Fédérative de Yougoslavie:

Le Président du Conseil  
d'Etat de la République  
Populaire Roumaine:

TITO

GHEORGHIU-DEJ

C O N V E N T I O N<sup>1)</sup>

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE  
FEDERATIVE DE YOUGOSLAVIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA  
REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE SUR L'EXPLOITATION  
DU SYSTEME DE PRODUCTION D'ELECTRICITE ET DE  
NAVIGATION DES PORTES DE FER SUR LE DANUBE. SIGNEE  
A BELGRADE, LE 30 NOVEMBRE 1963

Le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et le Gouvernement de la République Populaire Roumaine, considérant les dispositions de l'Accord<sup>2)</sup> sur l'aménagement et l'exploitation du Système de production d'électricité et de navigation des Portes de Fer sur le Danube, signé le 30 novembre 1963, sont convenus de ce qui suit:

## Article premier

Les Parties contractantes s'engagent à assurer, dans les conditions prévues par la présente Convention, l'exploitation et l'entretien du Système de production d'électricité et de navigation des Portes de Fer sur le Danube (ci-après dénommé "Système des Portes de Fer") aménagé conformément aux dispositions de l'Accord sur l'aménagement et l'exploitation du Système de production d'électricité et de navigation des Portes de Fer sur le Danube en date du 30 novembre 1963. Les ouvrages et installations qui constituent le Système des Portes de Fer et dont l'exploitation et l'entretien font l'objet de la présente Convention seront énumérés dans l'inventaire final contenu dans le procès-verbal qui sera établi par la Commission mixte conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 15 de l'Accord.

\* Texte repris du Recueil des Traités des Nations Unies, vol. 513, 1964, I. N° 7438.

1) Entrée en vigueur le 16 juillet 1964 par l'échange des notes d'approbation, conformément à l'article 14.

2) Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 512, p. 43.

## Article 2

1. Chaque Partie assurera la gestion, l'exploitation et l'entretien des ouvrages et installations qui lui appartiennent en vertu des dispositions du paragraphe 4 de l'article 9 de l'Accord.

2. Chaque Partie contractante désignera, avant la mise en service du Système des Portes de Fer, une entreprise hydro-électrique (ci-après dénommée: pour la Partie yougoslave "HE Djerdap" et pour la Partie roumaine "HC Portile de Fier"), qui sera chargée de gérer, d'exploiter et d'entretenir les ouvrages et installations ci-dessous du Système situés sur son territoire:

- centrales électriques;
- barrage;
- échelles à poissons;
- abords de l'ouvrage principal;
- route de crête;
- postes de transformation des centrales;
- interconnexion des postes de transformation des centrales;
- bâtiments, ateliers, magasins et entrepôts construits pour les besoins des centrales;
- logements permanents construits pour les besoins des centrales;
- lit aménagé du Danube sur toute la longueur du Système, à l'amont et à l'aval du barrage;
- ouvrages et installations de protection des rives;
- ouvrages et installations de protection du lac de retenue contre l'alluvionnement par les torrents.

3. L'Administration fluviale des Portes de Fer (en abrégé AFPPF) gèrera, exploitera et entretiendra les ouvrages et installations ci-dessous du Système des Portes de Fer:

- écluses et bassins extérieurs;
- bâtiments, ateliers, magasins et entrepôts construits pour les besoins de l'AFPPF;
- logements permanents construits pour les besoins de l'AFPPF;
- navires brise-glace et d'entretien des ouvrages;

- chenal navigable aménagé à l'amont et à l'aval du barrage dans le secteur des Portes de Fer, y compris les mouillages de navires et les installations de balisage.

4. En application des dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 de l'Accord, HE Djerdap, HC Portile de Fier et l'AFPF prendront à leur charge tous les frais de gestion, d'exploitation et d'entretien des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer dont ils sont responsables en vertu des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article et compte tenu également des dispositions des articles 11 et 12 de la présente Convention.

5. HE Djerdap fait partie intégrante du système yougoslave de distribution d'électricité et HC Portile de Fier fait partie intégrante du système roumain de distribution d'électricité. Comme telles, les deux entreprises hydro-électriques fonctionneront indépendamment, dans les conditions prévues par l'Accord et par la présente Convention.

6. Les Parties contractantes s'engagent à coordonner l'exploitation et l'entretien des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer de manière à assurer l'exploitation rationnelle de l'ensemble du Système, compte tenu du fait que celui-ci constitue un tout du point de vue de la production d'électricité et de la navigation, comme en disposent le paragraphe 1 de l'article 18 et les paragraphes 1, 2, 7 et 8 de l'article 10 de l'Accord. Les moyens propres à assurer la coordination de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer sont régis par la présente Convention.

### Article 3

1. En vue d'assurer l'exploitation rationnelle du Système des Portes de Fer en tant qu'ensemble de production d'électricité et de navigation, la Commission mixte créera conformément aux dispositions du para-

phe 4 de l'article 13 de l'Accord, une Direction mixte de la coordination, composée de représentants que désigneront l'AFPF, HE Djerdap et HC Portile de Fier. La Direction coordonnera l'exploitation du système de production d'électricité avec celle des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer servant à la navigation.

2. En vue de coordonner de manière permanente et efficace les activités de HE Djerdap et de HC Portile de Fier relatives à tous les problèmes d'exploitation et d'entretien qui nécessitent l'adoption de mesures et de décisions concertées, la Commission mixte créera, conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 13 de l'Accord, un Service mixte de contrôle, composé de représentants désignés par les deux organismes susmentionnés.

#### Article 4

1. La Direction mixte de la coordination visée au paragraphe 1 de l'article 3 de la présente Convention aura pour tâche:

a) de déterminer la hauteur d'eau minimale et maximale du bief d'amont et du bief d'aval du barrage en fonction du débit normal du Danube;

b) de déterminer le débit régularisé à l'aval du barrage en fonction du débit normal du Danube, compte tenu des besoins à satisfaire en vue de la production d'électricité, de la navigation et de la pisciculture;

c) de déterminer la méthode à employer pour briser et évacuer la glace du lac de retenue et répartir les frais relatifs à ces opérations entre l'AFPF et les deux entreprises hydro-électriques;

d) de déterminer la méthode à employer pour l'évacuation des crues;

e) de déterminer la méthode à employer pour économiser l'eau pendant le fonctionnement des écluses;

f) d'adopter les mesures urgentes dans les cas de force majeure et les circonstances exceptionnelles (affaissement de digue, destruction partielle d'installations, cataclysmes naturels, etc.);

g) d'établir un plan d'action commune par l'AFPF, HE Djerdap et HC Portile de Fier en vue de sauvegarder les intérêts de l'industrie de la pêche;

h) de coordonner et de surveiller l'exécution des plans d'entretien des ouvrages et installations dont dépend l'exploitation du Système des Portes de Fer en tant qu'ensemble de production d'électricité et de navigation;

i) d'élaborer les plans annuels de dragage dans le Système des Portes de Fer et d'en surveiller l'exécution;

j) de présenter des rapports annuels d'activité à la Commission mixte;

k) d'entreprendre toutes autres activités dont la Commission mixte pourrait la charger.

2. La Direction mixte de la coordination s'acquittera des tâches visées au paragraphe 1 du présent article conformément aux règles fixées par la Commission mixte.

## Article 5

1. Le Service mixte de contrôle visé au paragraphe 2 de l'article 3 de la présente Convention aura pour tâches:

a) de coordonner les programmes d'exploitation et de production des centrales en vue de l'utilisation la plus rationnelle du potentiel hydro-électrique disponible;

b) de coordonner les plans d'entretien des ouvrages, installations et structures énergétiques;

c) de répartir journallement le potentiel hydro-électrique disponible;

d) de répartir également le potentiel utilisé;

e) de surveiller le fonctionnement des vannes et drains de vidange à la base du barrage;

f) d'élaborer les prévisions hydrologiques et les plans de disponibilité d'énergie;

g) de relever les données fournies par les instruments hydrométriques du lac de retenue et du bief d'aval et d'en vérifier l'exactitude;

h) de déterminer la consommation d'électricité nécessaire au fonctionnement des stations de pompage, dans les conditions prévues à l'article 12 de la présente Convention;

i) d'entreprendre toutes autres tâches dont la Commission mixte pourrait le charger.

2. HE Djerdap et HC Portile de Fier élaboreront un règlement touchant l'activité du Service mixte de contrôle, qui sera approuvé par la Commission mixte. Ce règlement précisera les conditions d'entretien des ouvrages, installations et structures, le potentiel hydro-électrique utilisé d'après les données fournies et enregistrées par les appareils de mesure et les compteurs, le volume d'eau du lac de retenue utilisé chaque jour en fonction du débit normal du Danube, les conditions techniques particulières d'exploitation et d'entretien des installations, les pouvoirs spéciaux du service mixte de contrôle dans les cas exceptionnels et urgents et l'organisation du service statistique approprié.

## Article 6

1. L'exploitation du Système des Portes de Fer sera organisée de façon à respecter le plan d'exploitation visé au paragraphe 1 de l'article 4 de l'Accord.

2. Pour assurer l'utilisation à parts égales du potentiel hydro-électrique du Système des Portes de Fer, prévue à l'article 8 de l'Accord, il sera procédé comme suit:

a) le potentiel hydro-électrique disponible sera utilisé en parts égales chaque jour; les inégalités dans la répartition au cours d'une journée seront régies par le règlement du service mixte de contrôle visé au paragraphe 2 de l'article 5 de la présente Convention; les différences, s'il y en a, concernant l'utilisation du potentiel hydro-électrique seront compensées dans un délai maximum de sept jours;

b) si, pour un motif quelconque, l'une des entreprises hydro-électriques ne peut pas utiliser tout le potentiel qui lui revient, elle peut céder l'excédent à l'autre entreprise, si celle-ci le désire; l'énergie ainsi utilisée sera restituée dans le délai et aux conditions convenus par les deux entreprises;

c) le potentiel hydro-électrique utilisé sera déterminé en mesurant l'énergie électrique produite aux bornes des générateurs de chaque groupe; chaque entreprise disposera d'appareils de mesure, d'indicateurs et d'enregistreurs de puissance, ainsi que de compteurs pour chacun des groupes électrogènes des deux centrales; ces appareils ainsi que les convertisseurs de mesures utilisés conjointement devront avoir la même exactitude et la même précision, qui seront définies conjointement;

d) dans le calcul du potentiel utilisé, la quantité d'énergie produite par les groupes dont le rendement dans l'une quelconque des zones de fonctionnement est inférieur de plus de 0,5 p. 100 à celui du groupe dont les pertes sont les plus faibles, sera affectée d'un coefficient de correction qui sera déterminé d'après le règlement du Service mixte de contrôle visé au paragraphe 2 de l'article 5 de la présente Convention;

e) en régime d'écoulement normal du Danube, pendant lequel les dispositions de la présente Convention et les règlements ne permettent pas d'utiliser toute la puissance installée, chaque entreprise pourra, en cas d'avarie exceptionnellement grave de son système énergétique, utiliser, sans demander au préalable l'accord du Service mixte de contrôle, toute la puissance de la centrale pendant une heure au maximum; l'entreprise qui, pour ce motif, a dépassé les limites du programme commun d'exploitation, sera tenue, dans un délai maximum de 24 heures, de fournir au Service mixte de contrôle les raisons du dépassement; la différence d'énergie sera compensée dans un délai de sept jours.

## Article 7

En règle générale, les postes de transformation des deux centrales ne seront pas interconnectés. L'interconnexion ne sera établie qu'aux fins d'échange d'énergie électrique entre les deux entreprises hydro-électriques.



## Article 8

1. Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10 de l'Accord, chaque Partie contractante veillera à ce que les ouvrages et installations du Système des Portes de Fer qui lui appartiennent et qui sont indispensables au fonctionnement de l'ensemble du Système, soient entretenus en permanence selon les méthodes les plus modernes. Les conditions techniques d'entretien desdits ouvrages et installations seront précisées dans le règlement prévu au paragraphe 2 de l'article 4 et au paragraphe 2 de l'article 5 de la présente Convention.

2. Aux fins du paragraphe 2 de l'article 10 de l'Accord et du paragraphe 1 du présent article, on entend par entretien des ouvrages et installations à la fois l'entretien général et les grosses réparations.

3. Au cas où l'inobservation par l'une des entreprises des conditions techniques d'entretien prévues par le règlement provoquerait des pertes ou une baisse excessives du niveau d'eau, ladite entreprise restituera à l'autre l'électricité perdue par celle-ci pour cette raison.

## Article 9

1. Lors de la mise en service définitive du Système des Portes de Fer, la Commission mixte dressera la liste des ouvrages et installations qui entrent dans la catégorie visée au paragraphe 5 de l'article 10 de l'Accord, en indiquant la durée normale de vie de chacun. A l'expiration de la durée normale de vie de chaque ouvrage ou installation, la Commission mixte décidera s'il y a lieu de le remplacer ou de le reconstruire, fixera des délais à cette fin, déterminera le coût des travaux et élaborera un plan provisoire d'exploitation du Système des Portes de Fer pendant les travaux. Le coût des travaux de remplacement ou de reconstruction qui s'avèreraient nécessaires avant l'expiration de la durée normale de vie d'une installation seront à la charge de la Partie à laquelle elle appartient. En pareil cas, la Commission mixte fixera un délai pour le remplacement ou la reconstruction de l'installation et élaborera un plan provisoire d'exploitation du Système des Portes de Fer pendant les travaux.

2. Lors de la mise en service définitive du Système des Portes de Fer, la Commission mixte dressera également la liste des ouvrages et installations qui entrent dans la catégorie visée au paragraphe 2 de l'article 20 de l'Accord. Si l'un desdits ouvrages ou installations est endommagé ou détruit à la suite d'un cas de force majeure, la Commission mixte prescrira les méthodes de réparation ou de reconstruction, fixera un délai, déterminera le coût des travaux et élaborera un plan provisoire d'exploitation du Système des Portes de Fer pendant les travaux.

#### Article 10

1. L'AFPF réglementera la navigation dans le secteur des Portes de Fer conformément aux dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube en date du 18 août 1948<sup>1)</sup> et aux dispositions de l'Accord et des Conventions relatifs au Système des Portes de Fer.

2. En vue d'une exploitation rationnelle des ouvrages et installations destinés à la navigation, l'AFPF créera un service de régulation du trafic qui aura pour tâches:

- a) de réglementer la navigation dans la zone du barrage;
- b) de programmer le passage des navires et de constituer des groupes pour le franchissement des écluses;
- c) d'entreprendre les autres tâches dont l'AFPF pourrait le charger.

3. Le service de régulation du trafic de l'AFPF s'acquittera des tâches précitées conformément au règlement qui sera édicté par l'AFPF.

4. L'AFPF prendra les mesures nécessaires en vue de faire briser la glace dans le lac de retenue.

---

1) Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 181.

## Article 11

Les travaux de dragage du lac de retenue du Système des Portes de Fer seront effectués comme suit:

a) les travaux de dragage à exécuter chaque année dans le lac de retenue, entre le barrage et le confluent de la Morava, d'une part et indépendamment, à l'amont du confluent de la Morava jusqu'à un point qui sera précisé dans l'avant-projet d'autre part, seront déterminés par la Direction mixte de la coordination avant la fin du troisième trimestre de l'année précédente;

b) le volume annuel des travaux de dragage à exécuter à l'amont du confluent de la Morava en raison de l'aménagement du Système des Portes de Fer représentera la différence entre le volume total des travaux annuels de dragage nécessaires dans ce secteur et 20 000 mètres cubes, chiffre qui représente les travaux de dragage nécessaires en régime normal d'écoulement du Danube;

c) la Direction mixte de la coordination déterminera séparément le volume des travaux de dragage nécessaires à l'évacuation des alluvions déversées dans le lac de retenue par les affluents du Danube qui prennent leur source en territoire roumain;

d) la Partie roumaine fera exécuter à ses frais la moitié des travaux de dragage prévus à l'alinéa b) et la totalité de ceux prévus à l'alinéa c) du présent article; ces travaux seront effectués dans le secteur du Danube compris entre le barrage et le confluent de la Néra; si les travaux effectués dans ce secteur ne suffisent pas à couvrir les obligations de la Partie roumaine, celle-ci en fera effectuer aussi à l'amont du confluent de la Néra;

e) l'AFPF fera procéder au dragage du chenal du secteur des Portes de Fer sous réserve que le coût de l'opération n'excède pas les frais d'exploitation et d'entretien qui sont à sa charge conformément aux dispositions de la présente Convention;

f) la Partie yougoslave fera exécuter à ses frais les autres travaux de dragage du lac de retenue du Système des Portes de Fer qui sont nécessaires.

## Article 12

1. La consommation d'électricité utilisée par les stations de pompage pour l'évacuation des eaux souterraines et de surface dont la présence est due à l'aménagement du Système des Portes de Fer sera enregistrée par compteurs en wattheures.

2. La consommation annuelle d'électricité visée au paragraphe 1 du présent article équivaldra à la différence entre la consommation totale annuelle d'électricité et la consommation d'électricité nécessaire au fonctionnement des stations de pompage en régime d'écoulement normal du Danube. Le chiffre ainsi obtenu pour chaque année, affecté du coefficient 1,5 et divisé par 2 sera considéré comme représentant la consommation interne de chacune des deux centrales du Système des Portes de Fer.

3. Aux fins d'application des dispositions du présent article, le Service mixte de contrôle déterminera, d'après les données figurant dans l'avant-projet et le règlement visé au paragraphe 2 de l'article 5 de la présente Convention, la quantité d'énergie consommée annuellement par les stations de pompage en régime d'écoulement normal du Danube.

## Article 13

Les frais d'exploitation et d'entretien des ouvrages et installations du Système des Portes de Fer servant pour la navigation, ainsi que le remboursement, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 6 de l'Accord, des sommes investies par les deux Parties en vue de l'amélioration des conditions de la navigation dans le secteur des Portes de Fer seront couverts par des droits dont le montant sera fixé par l'AFPF conformément aux dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube en date du 18 août 1948. Ces droits seront exprimés en francs-or, d'un poids de 10/31 gramme et au titre de 900 millièmes. Le mode de perception desdits droits sera déterminé par l'AFPF en accord avec la Commission du Danube.

La présente Convention sera approuvée par chacune des deux Parties contractantes conformément à ses procédures constitutionnelles et réglementaires et entrera en vigueur le même jour que l'Accord entre la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et la République Populaire Roumaine sur l'aménagement et l'exploitation du Système de production d'électricité et de navigation des Portes de Fer sur le Danube, signé le 30 novembre 1963, conformément à la procédure arrêtée dans l'Acte final<sup>1)</sup> signé ce jour.

FAIT à Belgrade le 30 novembre 1963, en deux exemplaires originaux, en serbo-croate et en roumain, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
de la République  
Socialiste Fédérative  
de Yougoslavie:

B. STOJANOVIC

Pour le Gouvernement  
de la République  
Populaire Roumaine:

N. GHEORGHIU

---

1) Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 512, p. 13.

## A C C O R D

entre le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et le Gouvernement de la République Socialiste de Roumanie concernant la cessation du fonctionnement de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer

Le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et le Gouvernement de la République Socialiste de Roumanie,

Tenant compte que la réalisation du Système hydro-énergétique et de navigation des "Portes de Fer" a amélioré les conditions de navigation sur le Danube, en rendant normalement navigable le secteur des Portes de Fer,

Tenant compte de la Décision adoptée à la 2<sup>ème</sup> session extraordinaire de la Commission du Danube, tenue le 13 décembre 1973 à Budapest et concernant la cessation du fonctionnement - dans l'esprit de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Beograd le 18 août 1948 - de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer, créée en application de l'Accord sur l'établissement de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer conclu entre le Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie et le Gouvernement de la République Populaire de Roumanie le 31 mai 1953 à Tekija et Orşova,

Ils ont convenu le présent Accord:

### Article premier

Les parties contractantes sont d'accord pour que cesse l'activité de l'Administration fluviale des Portes de Fer, établie pour le secteur du Danube compris entre Moldova Veche et Drobeta Turnu Severin sur la rive gauche et entre Vince et Kostol sur la rive droite.

## Article 2

La navigation, le contrôle de l'application des réglementations de navigation, ainsi que l'entretien du chenal navigable sur le secteur du Danube entre le km 845,5 et le km 1075 seront soumis aux dispositions de l'"Accord entre le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et le Gouvernement de la République Socialiste de Roumanie concernant l'établissement et le contrôle des règles de navigation, l'entretien et l'amélioration des conditions de navigation sur le secteur où le Danube forme frontière entre les deux Etats".

## Article 3

Les Parties contractantes sont d'accord pour que les dispositions concernant l'obligation de perception de taxes particulières sur les bâtiments naviguant dans le secteur des Portes de Fer, conformément à l'article 37 et à l'article 38 de la Convention relative au régime de la navigation, signée à Beograd le 18 août 1948, ne soient plus appliquées à partir du 16 mai 1972, date de la mise en service du Système hydroénergétique et de navigation des Portes de Fer.

## Article 4

La liquidation des biens de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer, y compris ses droits et obligations matériels, sera effectuée par une Commission mixte de liquidation, dont les membres seront désignés par les autorités compétentes des deux Parties contractantes.

## Article 5

L'entrée en vigueur du présent Accord abroge l'Accord sur l'établissement de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer conclu entre le Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie et le Gouvernement de la République Populaire de Roumanie le 31 mai 1953 à Tekija et Orșova, ainsi que:

a) le "Protocole sur le passage de la frontière par les fonctionnaires de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer et sur les questions douanières concernant ladite Administration", signé le 31 mai 1953 à Tekija et Orşova;

b) la "Convention concernant la détermination des compétences des autorités chargées de poursuivre les infractions aux règles de navigation, commises sur les sections du Danube du km 1075 au km 1084 et du km 931 au km 845,5 sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat", signée le 31 mai 1953 à Tekija et Orşova;

c) le "Protocole concernant les conclusions sur l'utilisation de la traction auxiliaire dans le secteur des Portes de Fer", signé le 31 mai 1953 à Orşova et Tekija, et

d) le "Règlement concernant le fonctionnement de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer", signé le 31 mai 1953 à Tekija et Orşova.

#### Article 6

Les Parties contractantes prendront les dispositions visant à modifier et à compléter l'"Accord entre la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et la République Populaire de Roumanie relatif à la construction et à l'exploitation du Système hydroénergétique et de navigation des Portes de Fer sur le Danube", signé le 30 novembre 1963 à Beograd, et la "Convention entre le Gouvernement de la République Populaire de Roumanie et le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie relative à l'exploitation du Système hydroénergétique et de navigation des Portes de Fer sur le Danube", signée le 30 novembre 1963 à Beograd, en application des dispositions de l'Accord précité.

#### Article 7

Le présent Accord est soumis à l'approbation conformément à la législation de chaque Etat.



Le présent Accord entre en vigueur le jour où les Parties contractantes auront échangé par voie diplomatique les notifications de son approbation.

Fait à Beograd, le 10 septembre 1976 en deux exemplaires originaux en langues serbo-croate et roumaine, les deux textes faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA  
REPUBLIQUE SOCIALISTE  
FEDERATIVE DE YOUGOSLAVIE

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA  
REPUBLIQUE SOCIALISTE DE  
ROUMANIE

Boško Dimitrijević

George Macovescu

## A C C O R D

entre le Gouvernement de la République Socialiste de Roumanie et le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie concernant l'établissement et le contrôle de l'application des règles de navigation, l'entretien et l'amélioration des conditions de navigation sur le secteur où le Danube constitue la frontière entre les deux Etats

Le Gouvernement de la République Socialiste de Roumanie et le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie,

Désireux de garantir les meilleures conditions de navigation sur le secteur du Danube qui constitue la frontière entre les deux Etats,

Sont convenus de ce qui suit:

### Article premier

Sur le secteur où le Danube constitue la frontière d'Etat entre la République Socialiste de Roumanie et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, du km 845,5 au km 1075, la navigation se déroule conformément aux prescriptions nationales des Parties contractantes concernant la navigation sur le Danube.

Sur les sections du Danube du km 936 au km 949 et du km 965 au km 975 sont également applicables les Règles spéciales de navigation, qui font partie intégrante du présent Accord et figurent à l'Annexe 1\*.

---

\* Voir *Recueil des règles locales de la navigation sur le Danube (Dispositions spéciales) établies par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales.* (Ed. 1981, p. 29).

## Article 2

Sur le secteur du Danube visé au premier paragraphe de l'article premier du présent Accord, le contrôle de l'application des règles de navigation et la poursuite de la non observation de ces règles, survenue sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat s'effectuent par les autorités compétentes des Parties contractantes, conformément à l'Arrangement qui fait partie intégrante du présent Accord et figure à l'Annexe 2.

## Article 3

L'entretien et l'amélioration des conditions de navigation sur le secteur où le Danube constitue la frontière d'Etat entre les deux pays, s'effectuent par les autorités compétentes, respectivement par les organisations des Parties contractantes, chacune dans ses eaux nationales.

Les travaux d'entretien et d'amélioration du chenal navigable sur la ligne de frontière seront effectués par les deux Parties suivant le principe de l'égalité de coûts et du volume des travaux moyennant une collaboration directe entre les autorités, respectivement les organisations des Parties contractantes, en application de l'article 5 du présent Accord.

Les opérations de dragage dans la zone du lac de retenue des Portes de Fer seront effectuées conformément aux dispositions pertinentes de la Convention entre le Gouvernement de la République Populaire de Roumanie et le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie relative à l'exploitation du Système hydroénergétique et de navigation des Portes de Fer sur le Danube, signée le 30 novembre 1963 à Beograd, avec les modifications et amendements ultérieurs.

## Article 4

Les Parties contractantes sont tombées d'accord que les opérations de mise à flot des bâtiments ou de levée des autres objets coulés sur le secteur du Danube visé au premier paragraphe de l'article premier du présent

Accord, se trouvant sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat, à une distance de 50 m au maximum, soient effectuées d'après un plan établi de commun accord et avec l'approbation des autorités compétentes des deux Parties.

Dans ce cas on tiendra compte du principe de l'égalité du volume des travaux et des coûts et respectivement de la répartition de manière égale des résultats matériels.

Au cas où une Partie contractante n'est pas en mesure de procéder à la mise à flot des bâtiments ou à la levée des autres objets coulés se trouvant dans ses eaux nationales, l'autre Partie pourra exécuter ces travaux par ses propres moyens et personnel, à la suite d'un accord entre les autorités compétentes des deux Parties.

Pour la mise à flot des bâtiments ou la levée des autres objets coulés les Parties contractantes n'utiliseront pas les outillages, les bâtiments ou le personnel d'un Etat tiers sans l'accord préalable de l'autre Partie.

Lors des opérations de la mise à flot des bâtiments ou de la levée des autres objets coulés, les autorités compétentes prendront les mesures appropriées pour éviter la pollution des eaux du fleuve.

## Article 5

En vue de coordonner les travaux d'entretien, amélioration des conditions de navigation et de mise à flot des bâtiments ou levée des autres objets coulés sur le secteur roumano-yougoslave du Danube, les autorités compétentes, respectivement les organisations des deux Parties contractantes se réuniront, en règle générale, une fois par an afin de:

a) dresser les propositions pour les plans des travaux annuels et de perspective pour l'amélioration des conditions de navigation et la mise à flot des bâtiments ou la levée des autres objets coulés;

b) procéder à un échange réciproque de données et de renseignements techniques, indispensables pour l'exécution des travaux d'entretien et d'amélioration des conditions de navigation ainsi qu'à l'accomplissement des travaux découlant du présent Accord.

## Article 6

Les réunions des autorités compétentes, respectivement des organisations des deux Parties, prévues à l'article 5 du présent Accord, se tiendront alternativement sur le territoire de chaque pays. Lesdites réunions seront fixées de commun accord par les autorités compétentes, respectivement les organisations des deux Etats ou bien sur la demande de l'une des deux Parties au cas où des situations spéciales surgiront.

Pour la réunion qui a eu lieu sera rédigé un procès-verbal en langue roumaine et en langue serbo-croate dans lequel seront inclus les problèmes examinés et les décisions adoptées.

## Article 7

Le franchissement de la frontière en vue d'exécuter les travaux prévus par le présent Accord s'effectuera avec l'approbation des autorités compétentes de frontière des deux Parties, en base du permis de passage de la frontière ou du carnet de marin.

Le transport des outillages et le passage du personnel au-delà de la ligne de frontière sur le Danube pour l'exécution des travaux liés à l'accomplissement des dispositions du présent Accord, seront assurés mutuellement par les deux Parties, sur la base d'une demande présentée au préalable par la Partie intéressée par l'intermédiaire des autorités compétentes.

Si, au cours des travaux précités, un débarquement s'impose sur la rive du Danube qui appartient à l'autre Etat, ledit débarquement pourra être autorisé sur une distance de 200 m au maximum du bord de l'eau, fait qui sera indiqué expressément dans la demande y relative.

Si la durée des travaux en cause dépasse une journée, dans le programme sera précisé que ceux-ci s'effectuent du lever au coucher du soleil afin que le personnel et les outillages soient ramenés chaque soir sur le territoire de l'Etat concerné.

Lorsque les nécessités d'ordre technique l'exigent, les moyens flottants demeurent pendant la nuit au lieu où s'effectuent les travaux, le personnel n'a pas le

droit d'abandonner ces moyens flottants et en informera dans le plus bref délai les autorités de frontière du pays dans les eaux duquel ils se trouvent.

Le transport des outillages et le passage du personnel interviendront au moment où la Partie qui a présenté la demande aura été informée que le transport et le passage sont autorisés.

#### Article 8

Les autorités, respectivement les organisations des Parties contractantes chargées du contrôle et de l'application des règles de navigation, ainsi que de l'entretien et du balisage du chenal navigable, collaboreront directement pour la mise en oeuvre des dispositions du présent Accord.

#### Article 9

Les Parties contractantes se communiqueront mutuellement les autorités, respectivement organisations désignées pour l'application des dispositions du présent Accord.

#### Article 10

A partir de la date de l'entrée en vigueur du présent Accord, sont abrogés:

"L'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie concernant l'établissement des règles de navigation dans le secteur où le Danube constitue la frontière entre les deux Etats (à l'exception du secteur des Portes de Fer)", signé à Beograd le 10 février 1955.

"L'Arrangement sur la détermination de la compétence des autorités chargées de poursuivre les infractions aux règles de navigation commises dans les sections du Danube du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,5 sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat", signé à Beograd le 10 février 1955.

Le "Règlement concernant la navigation dans le secteur des Portes de Fer", établi sur la base de la Décision N° 361 du 6 avril 1972 du Comité de l'Administration des Portes de Fer.

#### Article 11

Le présent Accord sera soumis à l'approbation, conformément à la législation de chaque pays.

Le présent Accord entrera en vigueur le jour où les Parties contractantes auront échangé par voie diplomatique les notifications de son approbation.

Le présent Accord est conclu pour une durée de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur et sera prorogé par reconduction tacite pour de nouvelles périodes consécutives de cinq ans, à moins qu'une Partie contractante ne le dénonce pas, par notification écrite, au moins six mois avant l'expiration de la validité du présent Accord.

Fait à Beograd le 10 septembre 1976, en deux exemplaires originaux en langue roumaine et en langue serbo-croate, les deux textes faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA  
REPUBLIQUE SOCIALISTE DE  
ROUMANIE

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA  
REPUBLIQUE SOCIALISTE  
FEDERATIVE DE YUGOSLAVIE

George Macovescu

Boško Dimitrijević

## A C C O R D

entre les Gouvernements de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque relatif à l'établissement d'une administration fluviale dans le secteur du Danube Rajka - Gönyü

Le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et le Gouvernement de la République Socialiste Tchécoslovaque, prenant en considération la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade le 18 août 1948, et la décision de la Commission du Danube adoptée à la III<sup>e</sup> session, tenue du 10 au 15 décembre 1950 à Galați, sont convenus de conclure un Accord relatif à l'établissement d'une administration fluviale dans le secteur du Danube Rajka - Gönyü, dans le but d'assurer et d'améliorer les conditions de la navigation sur ce secteur de frontière hungaro-tchécoslovaque du Danube. A cette fin, ils ont habilité:

- le Gouvernement de la République Populaire Hongroise: Imre DÉGEN, Chef de l'Administration Nationale des Eaux;

- le Gouvernement de la République Socialiste Tchécoslovaque: Josef SMRKOVSKY, Ministre de la Sylviculture et des Eaux,

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



## Article premier

### But et dénomination de l'Administration fluviale

1. Les Parties contractantes créeront sur le secteur commun hungaro-tchécoslovaque Rajka - Gönyü du Danube une administration fluviale (ci-après Administration) dans le but d'assurer l'exécution des travaux hydrotechniques nécessaires dans l'intérêt de l'entretien et de l'amélioration du chenal et de la garantie des conditions de la navigation.

### 2. Nom de l'Administration:

- en langue hongroise - "Rajka-Gönyüi Dunaszakasz Folyami Igazgatóság";
- en langue slovaque - "Riečna administrácia v useku Dunaja Rajka - Gönyü".

## Article 2

### Siège de l'Administration

Le siège de l'Administration se trouve à Komárno, en République Socialiste Tchécoslovaque.

## Article 3

### Compétence de l'Administration

La compétence de l'Administration s'étend au lit du fleuve du secteur du Danube allant de Rajka à Gönyü, entre les km 1850-1791 (ci-après Secteur).

## Article 4

### Personnalité juridique et privilèges de l'Administration

1. L'Administration est une organisation commune hungaro-tchécoslovaque, elle jouit de la personnalité juridique.

2. L'Administration se compose d'un Conseil (art. 10) et d'un Secrétariat à la tête duquel se trouve un directeur.

3. Les dispositions de l'Accord sur la personnalité juridique et les privilèges des organisations internationales professionnelles pour la coopération économique, signé à Varsovie le 9 septembre 1966, servent de directives en ce qui concerne la personnalité juridique et les privilèges de l'Administration.

## Article 5

### Langues officielles, sceau et pavillon de l'Administration

1. Les langues officielles de l'Administration sont le hongrois, le tchèque et le slovaque.

2. Le sceau officiel et le pavillon de l'Administration sont établis par le Conseil.

## Article 6

### Attributions de l'Administration

1. Dans les attributions de l'Administration entrent en particulier les tâches suivantes:

a) assurer les études, les travaux de prospection et de recherche, la documentation technique préparatoire et la documentation des plans, les commandes, le contrôle et le réceptionnement des travaux hydrotechniques à effectuer dans le Secteur;

b) garantir les conditions de navigabilité, établir les règlements de navigation relatifs au Secteur et contrôler leur observation;

c) établir le taux des droits de navigation et les modalités de leur perception;

d) percevoir les droits de navigation;

e) gérer les affaires techniques, économiques, administratives, juridiques et financières en rapport avec le fonctionnement de l'Administration.

2. La compétence de l'Administration s'étend également aux activités du domaine de l'économie des eaux, qui ont lieu en dehors de la voie navigable et peuvent exercer une influence sur l'entretien de la voie navigable et sur l'amélioration des conditions de la navigation; toutefois, elle ne s'étend pas à la protection contre les crues et les dangers provoqués par les glaces, ni à l'entretien des ports et des ouvrages de protection contre les crues.

## Article 7

### Exécution des travaux hydrotechniques

1. Les travaux hydrotechniques visés à l'article 6 par. 1, litt. a) comprennent tous les travaux dont le but est de créer des gabarits de chenal adéquats, de garantir l'écoulement normal des eaux hautes, moyennes et basses, ainsi que toutes les activités visant à garantir l'écoulement sans entrave des glaces dans le lit, y compris les travaux d'entretien et les dragages.

2. L'Administration assure la réalisation des travaux hydrotechniques en passant des commandes pour leur exécution aux organisations compétentes des deux Etats.

3. Les organisations des deux Etats exécutent en général les travaux commandés sur le territoire de leurs pays respectifs. Cette disposition ne s'applique pas aux dragages, ni à l'approvisionnement et au transport des matériaux de construction.

4. En principe, l'Administration effectue le balisage et le service de signalisation sur le secteur à l'aide de son propre personnel et de ses propres moyens.

## Article 8

### Etudes et mesures

Les Parties contractantes mettent à la disposition de l'Administration les résultats actuels des études et des mesures concernant la voie navigable, nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches, y compris la do-

cumentation technique disponible, relative aux installations achevées, ainsi qu'aux installations en voie d'exécution et à celles envisagées. L'Administration informe les autorités compétentes des deux Etats des résultats des mesures et des études effectuées sur le Secteur, ainsi que des travaux exécutés.

## Article 9

### Règles de navigation

1. Les prescriptions spéciales réglant la navigation et la sécurité des unités flottantes dans le Secteur (art. 6 par. 1, litt. b), doivent tenir compte du caractère particulier du Secteur et être mises en harmonie avec les recommandations de la Commission relatives à la navigation.

2. L'Administration prend des mesures provisoires si la sécurité et l'ordre de la navigation, de même que l'exécution des travaux hydrotechniques l'exigent. Elle publie des avis nautiques au sujet de ces mesures.

## Article 10

### Le Conseil

L'activité de l'Administration est dirigée par un Conseil composé des plénipotentiaires nommés par le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et le Gouvernement de la République Socialiste Tchécoslovaque sur la base de l'Accord en vigueur, conclu par les deux Etats en matière de règlement des questions de l'économie des eaux limitrophes.

## Article 11

### Attributions du Conseil

Dans les attributions du Conseil entrent en particulier:

a) la direction et le contrôle de l'activité de l'Administration;

b) l'approbation des plans de l'Administration en ce qui concerne la gestion de la main-d'oeuvre et la catégorisation de ses employés au point de vue des appointements;

c) l'approbation du plan annuel des travaux à exécuter sur le Secteur, faisant partie intégrante du plan global annuel des travaux pour tout le secteur commun hungaro-tchécoslovaque du Danube, et l'approbation du budget de l'Administration;

d) l'approbation de la documentation technique préparatoire et de la documentation des plans des travaux hydrotechniques, et du réceptionnement des travaux exécutés;

e) le contrôle de la gestion de l'Administration, l'approbation du compte rendu et du compte de clôture annuels;

f) la nomination et le rappel du directeur et de son suppléant;

g) l'examen des rapports et des propositions du directeur et, sur leur base, l'adoption des mesures nécessaires;

h) le contrôle des mesures visant l'amélioration des conditions de la navigation sur le Secteur et l'approbation des prescriptions concernant l'ordre de la navigation;

i) l'approbation du taux des droits de navigation et des modalités de leur perception;

j) l'approbation du règlement d'organisation du Secrétariat et de la modification du règlement;

k) le règlement des questions litigieuses surgies au cours de l'exécution du présent Accord.

## Article 12

### Sessions du Conseil

1. Les sessions du Conseil sont ordinaires et extraordinaires.

2. Les sessions ordinaires se tiennent en général annuellement, tandis que les sessions extraordinaires sont tenues selon les besoins. La session extraordinaire doit être convoquée dans un délai d'un mois si l'un des plénipotentiaires le propose.

3. Le Conseil tient les sessions ordinaires sur le territoire des deux Etats à tour de rôle, et les sessions extraordinaires, au siège de l'Administration.

4. La session est convoquée par le plénipotentiaire de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la session se tiendra.

5. Avant la session, les plénipotentiaires établissent l'ordre du jour d'un commun accord. L'ordre du jour peut être amendé au cours de la session d'un commun accord.

6. Des suppléants de plénipotentiaires, nommés sur la base de l'Accord en vigueur conclu entre les Parties contractantes au sujet du règlement des questions de l'économie des eaux limitrophes, peuvent également participer aux sessions du Conseil. Dans le cas où les plénipotentiaires sont empêchés d'exercer leurs fonctions, celles-ci seront remplies par les suppléants sur la base d'un mandat.

7. En cas de nécessité, les plénipotentiaires peuvent inviter des experts aux sessions du Conseil.

### Article 13

#### Principes des règles de procédure du Conseil

1. La session ordinaire du Conseil est présidée par le plénipotentiaire de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la session a lieu. Les sessions extraordinaires sont présidées par les plénipotentiaires à tour de rôle.

2. Le Conseil adopte ses décisions à l'unanimité. Un procès-verbal de la session du Conseil est à dresser.

3. Les règles de procédure détaillées sont établies par le Conseil.

## Article 14

### Organisation du Secrétariat

Le règlement d'organisation établit l'organisation du Secrétariat, le statut juridique du directeur et de son adjoint, ainsi que les conditions de travail des employés.

## Article 15

### Débours en rapport avec le fonctionnement de l'Administration

1. La répartition des travaux hydrotechniques à exécuter sur le Secteur se fait entre les Parties contractantes en unités naturelles et en proportions égales. Les Parties contractantes couvrent les frais de ces travaux dans le cadre de leur propre budget. L'Administration tient en évidence, en unités naturelles, les travaux hydrotechniques exécutés, de même que les sommes consacrées à ces travaux par les Parties contractantes.

2. Si, à la fin de l'année, les travaux hydrotechniques commandés par l'Administration présentent un solde en faveur de l'une des Parties contractantes, l'autre Partie contractante compensera ce solde l'année suivante, en unités naturelles. Si, en procédant de telle manière, la compensation n'est pas réalisable en 5 ans, le règlement du solde aura lieu dans le cadre de l'Accord de paiement interétatique en vigueur.

3. Le règlement détaillé de la répartition des travaux hydrotechniques et des modalités de compensation du solde est établi par le Conseil.

4. Pour couvrir les dépenses prévues au budget de l'Administration (appointements des employés, loyers des locaux des bureaux balisage du chenal, etc.), les Parties contractantes mettent à la disposition de l'Administration, en proportions égales, les moyens pécuniaires nécessaires. Le décompte interétatique de ceux-ci se fait par le compte des paiements non-commerciaux.

5. Les dépenses réelles des sessions ordinaires du Conseil sont à la charge de la Partie qui convoque la session, tandis que celles des sessions extraordinaires

sont supportées par l'Administration. Les frais des missions sont à la charge de l'organisation qui envoie en mission.

#### Article 16

##### Partage et utilisation des recettes de l'Administration

Le produit des droits de navigation est à partager entre les Parties contractantes en proportions égales, dans la monnaie reçue. Les droits servent à couvrir les frais survenant en rapport avec le fonctionnement de l'Administration et avec l'exécution des travaux hydro-techniques sur le Secteur.

#### Article 17

##### Passage de la frontière

Le passage de la frontière par les employés de l'Administration a lieu en vertu de l'Accord en vigueur conclu entre les deux Etats au sujet du trafic frontalier.

#### Article 18

##### Mise à disposition des immeubles et des logements

La Partie contractante sur le territoire de laquelle l'Administration a son siège met à disposition, contre paiement de loyers, des locaux officiels pour les bureaux et pour les ateliers, ainsi que des logements pour les employés.

#### Article 19

##### Relations de l'Administration avec la Commission du Danube

Les dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade le 18 août 1948, servent de directives pour les relations de l'Administration avec la Commission du Danube.



## Article 20

### Relations de l'Administration avec la Commission Technique Mixte hungaro-tchécoslovaque

1. Sauf dispositions contraires du présent Accord, les dispositions de l'Accord en vigueur, conclu par les deux Etats en matière de réglementation des questions de l'économie des eaux limitropes, sont applicables aux questions relatives à l'économie des eaux du Secteur. Par conséquent, le règlement de toute question qui ne se rapporte pas directement à l'entretien du chenal et à l'amélioration des conditions de la navigation continue à relever de la compétence de la Commission Technique Mixte hungaro-tchécoslovaque.

2. La Commission Technique Mixte examine et coordonne, sur la base des propositions des organes compétents de l'économie des eaux des deux Etats et de l'Administration, le plan annuel global des travaux hydro-techniques à exécuter sur le secteur commun du Danube hungaro-tchécoslovaque, y compris celui de l'Administration. Dans son projet de plan annuel, le Secrétariat s'en tient au principe que le volume des travaux à exécuter sur le Secteur soit, dans la mesure du possible, égal des deux côtés. En cas de dérogation à ce principe, c'est le Conseil qui décide. Le plan de l'Administration est approuvé par le Conseil.

## Article 21

### Règlement des questions litigieuses

Les questions litigieuses survenues au cours de l'exécution du présent Accord et non réglées par le Conseil seront soumises aux Parties contractantes pour décision.

## Article 22

### Dispositions finales

1. Le présent Accord entre en vigueur le jour de sa signature.

2. La date du commencement de l'activité de l'Administration est fixée par le Conseil.

3. L'Accord reste en vigueur durant 15 ans, et si aucune des Parties contractantes ne le dénonce, sa validité est prorogée pour une nouvelle période de 15 ans.

4. L'Accord ne peut être dénoncé avant l'écoulement d'une période de 7 ans après le commencement de l'activité de l'Administration. Par la suite, l'Accord peut être dénoncé à tout moment, par écrit, pour le 31 décembre de l'année qui suit la réception, par l'autre Partie contractante, de la dénonciation de l'Accord.

5. L'Administration sera liquidée d'un commun accord par les plénipotentiaires que les Parties contractantes auront désignés spécialement à cet effet.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des deux Parties contractantes ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux..

Fait à Prague, le 27 février 1968, en deux exemplaires, chacun en langue hongroise et slovaque, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
de la République Populaire  
Hongroise

I. Dégen

Pour le Gouvernement  
de la République Socialiste  
Tchécoslovaque

J. Smrkovsky

## C O N V E N T I O N

ENTRE LE GOUVERNEMENT FEDERAL D'AUTRICHE ET  
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE  
HONGROISE CONCERNANT L'ENTREE ET LE SEJOUR  
DES BATELIERS

### Article 1

Les citoyens des Etats contractants qui sont détenteurs d'une patente de batelier autrichienne ou d'un passeport de service de batelier hongrois valable, ou qui sont enregistrés conjointement dans un tel document de voyage, sont autorisés à entrer sur le territoire de l'autre Etat contractant ou à le transiter sans visa.

### Article 2

Les personnes mentionnées à l'article 1 sont autorisées à séjourner sur le territoire de l'autre Etat contractant sans visa ou permis de séjour pendant une durée non limitée à bord du bâtiment dans la liste d'équipage duquel elles sont enregistrées et dans la zone des ports, et pendant 30 jours en dehors de la zone des ports.

### Article 3

Les employés des entreprises de navigation des deux Etats contractants non citoyens autrichiens ou hongrois, qui sont détenteurs d'une patente de batelier autrichienne ou hongroise valable, ou qui sont enregistrés conjointement dans un tel document de voyage sont autorisés à entrer sans visa ni passeport sur le territoire de l'autre Etat contractant par la voie du Danube, à bord

du bâtiment dans la liste d'équipage duquel ils sont enregistrés et peuvent séjourner sur le bâtiment ainsi que dans la zone des ports danubiens pendant une durée non limitée.

Cependant, pour quitter la zone des ports l'autorisation des autorités de la sécurité est nécessaire; celle-ci est en règle générale délivrée pour une durée d'au moins 24 heures.

#### Article 4

La présente Convention ne touche pas les conventions bilatérales et multilatérales qui accordent aux personnes mentionnées à l'article 3 de plus amples droits en ce qui concerne l'entrée et le séjour. Dans ces cas, le document de voyage prescrit dans les Conventions respectives est nécessaire pour l'entrée et le séjour.

#### Article 5

Pour l'enregistrement des personnes dans les documents de voyage mentionnés aux articles 1 et 3 sont valables les prescriptions internes des Etats contractants respectifs.

#### Article 6

Au jour de l'entrée en vigueur de la présente Convention, les Etats contractants échangent par la voie diplomatique les modèles, accompagnés d'une note, des documents de voyage mentionnés aux articles 1 et 3, émis par eux. Les modifications apportées à ces documents de voyage seront communiquées à l'autre Etat contractant par la voie diplomatique au plus tard 30 jours avant leur entrée en vigueur au sens de cette Convention, et seront transmis également les exemplaires-modèles.

## Article 7

La présente Convention ne restreint pas le droit des autorités compétentes des Etats contractants de refuser l'entrée ou le séjour aux personnes qu'elles considèrent indésirables.

## Article 8

Par la présente Convention sont abrogées les dispositions des articles IV et V ainsi que l'Annexe à l'article IV de la Convention entre le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Populaire Hongroise concernant la navigation sur le Danube, signée le 18 mai 1954.

## Article 9

La présente Convention entre en vigueur 60 jours après sa signature et reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 1971. Elle est considérée prorogée pour une année ultérieure si elle n'est pas dénoncée par l'un des Etats contractants au moins 3 mois avant l'expiration de l'année civile.

FAIT à Vienne, le 17 mai 1971, en deux exemplaires originaux, en langues allemande et hongroise; les deux exemplaires sont authentiques.

Pour le Gouvernement  
Fédéral d'Autriche

Rudolf Kirschläger

Pour le Gouvernement  
de la République Populaire  
Hongroise

Kürtán Sándor

## A C C O R D S <sup>1)</sup>

### CONCLUS PAR LES ENTREPRISES DE NAVIGATION DANUBIENNE<sup>2)</sup>

- SUR LES CONDITIONS GENERALES  
DE TRANSPORT DE MARCHANDISES
- SUR LES TARIFS UNIFORMES
- SUR LE REMORQUAGE, L'ASSISTANCE  
PRETEE EN CAS D'AVARIE ET  
L'AGENCEMENT

---

1) Les Accords sont entrés en vigueur le 31 décembre 1955. Les textes de la présente publication comprennent les modifications et additions qui ont été adoptées aux Conférences des directeurs des entreprises de navigation danubienne tenues dans la période 1958-1975.

2) BRP, MAHART, NAVROM, SDP, ČSPD.

Ont adhéré à ces Accords (modifications et additions incluses): la "JRB" et la "DL", le 18 septembre 1966; la "DDSG" et la "BL", le 2 décembre 1968.

3) Les textes des Accords sont repris de la publication du Ministère de la Flotte Maritime de l'URSS "REKLAM-INFORMBURO", Moscou 1976.

## A C C O R D

### SUR LES CONDITIONS GENERALES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP), l'Entreprise de navigation hongroise S.A. "MAHART", l'Entreprise de navigation roumaine "NAVROM", l'Entreprise soviétique de navigation danubienne (SDP), l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque (ČSPD), l'Entreprise yougoslave de navigation fluviale (JRB)\*, l'Entreprise de navigation yougoslave "Dunavski Lloyd" (DL), l'Entreprise de navigation autrichienne "Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft" (DDSG) et la "Bayerischer Lloyd" (BL) Société par actions de navigation de la RFA, sont convenues, par l'intermédiaire de leurs représentants, que les conditions exposées ci-après s'appliqueront aux transports internationaux de marchandises sur le Danube dans les cas où d'autres conditions spéciales n'auront pas été prévues.

#### I. Demandes de transport de marchandises

Article 1 - Le transporteur prend en charge la marchandise sur demande présentée par l'expéditeur (ou l'affréteur); la demande doit comporter les indications suivantes:

- a) la date à laquelle l'expéditeur voudrait disposer du bateau;
- b) la nature et la quantité de la marchandise destinée au transport ou au remorquage;

---

\* A partir de la JRB, les entreprises de navigation figurent dans l'ordre de leur adhésion aux Accords.

- c) le lieu du chargement et du déchargement;
- d) le nom et l'adresse de l'expéditeur (de l'affrèteur);
- e) le nom et l'adresse du destinataire.

La demande doit également porter mention de l'adresse du représentant de l'expéditeur (du mandataire) qui doit être averti lorsque le bateau est disponible pour le chargement ou le remorquage.

Article 2 - Les demandes peuvent être présentées par écrit ou faites verbalement; les demandes verbales ou communiquées par télégramme doivent être confirmées par écrit.

Dans un délai de trois jours à partir de la réception de la demande, le transporteur doit signifier à l'expéditeur (à l'affrèteur) son acceptation ou son refus. Le défaut de réponse dans le délai prescrit équivaut à un refus. En cas d'acceptation, le transporteur peut apporter des modifications aux spécifications de la demande après entente avec l'expéditeur (l'affrèteur).

## II. Documents de transport

Article 3 - Une lettre de voiture est établie pour la marchandise acceptée au transport, et un connaissement ou un contrat de remorquage est dressé pour l'unité à remorquer.

Le connaissement est établi par le transporteur sur la base de la demande signée par l'expéditeur.

La lettre de voiture est établie par l'expéditeur sur la base de l'ordre de chargement.

L'ordre de chargement doit être remis au transporteur au plus tard avant le commencement du chargement du bâtiment. L'expéditeur est responsable vis-à-vis du transporteur et de la tierce personne pour les pertes encourues par suite d'une rédaction inexacte ou incomplète des données figurant dans la lettre de voiture ou dans la demande. Le connaissement et les lettres de voiture sont établis aux frais de l'expéditeur; leur prix est fixé dans l'Accord sur les tarifs uniformes.



Article 4 - 24 heures au plus tard avant le commencement du chargement ou du remorquage, l'expéditeur doit remettre au transporteur, au lieu d'expédition et en même temps que l'ordre de chargement et la demande, tous les documents exigibles par les règlements portuaires, douaniers, sanitaires et autres. L'expéditeur est responsable vis-à-vis du transporteur des pertes encourues par suite d'une présentation tardive ou d'une rédaction inexacte ou incomplète de ces documents.

Article 5 - La lettre de voiture (le connaissement) est établie en deux exemplaires au moins, dont un doit se trouver à bord du remorqueur. Si l'expéditeur en exprime le désir, il peut lui être délivré plusieurs exemplaires, de texte identique, du connaissement ou de la lettre de voiture, chacun portant l'indication du nombre d'exemplaires en lequel a été établi le document.

Si le transporteur a délivré la lettre de voiture (le connaissement) en plus d'un exemplaire, l'accomplissement de l'un d'eux a pour effet l'annulation des autres.

L'original de la lettre de voiture accompagne la marchandise et, au lieu de destination, il doit être remis au destinataire en même temps que la marchandise. L'expéditeur en reçoit un double au lieu d'expédition; s'il en exprime le désir, il peut se faire délivrer une ou plusieurs copies du duplicata, tandis que le destinataire peut, sur demande, recevoir une ou plusieurs copies de la lettre de voiture. Les mêmes règles s'appliquent en cas de transport avec connaissement.

La remise au destinataire du connaissement ou de l'original du duplicata de la lettre de voiture, revêtu du cachet de l'entreprise de navigation, constitue la confirmation que le transporteur a pris en charge, aux fins de transport ou de remorquage, la marchandise ou l'unité indiquée dans ces documents et qu'un contrat de transport/de remorquage a été conclu.

Le transporteur ou son représentant, qui dressent la lettre de voiture sur la demande de l'expéditeur, sont considérés comme mandataires de l'expéditeur.

Article 6 - Le connaissement et la lettre de voiture sont établis d'après un modèle uniforme et contiennent une référence aux conditions de transport, obligatoires tant pour le transporteur que pour l'expéditeur

(le destinataire). Les formulaires des connaissements et des lettres de voiture sont imprimés en russe et dans la langue du pays du transporteur.

Article 7 - Le transporteur peut, d'un commun accord avec l'expéditeur, inclure dans le connaissement ou la lettre de voiture d'autres conditions qui, dans ce cas, deviennent obligatoires pour les deux parties.

### III. Responsabilités des expéditeurs pour la remise de la marchandise, et du transporteur pour sa prise en charge

Article 8 - Si le propriétaire de la marchandise, ou l'affrèteur, ne remet pas celle-ci au transporteur, ou s'il la lui remet en quantité inférieure à celle qui avait été stipulée dans la demande confirmée par le transporteur, il doit lui payer une amende s'élevant à 50% du prix du transport de la quantité qui n'a pas été remise.

Le montant de cette amende, payée par le propriétaire de la marchandise ou l'affrèteur, est diminué du tiers lorsque le transporteur a été prévenu 10 jours à l'avance par l'expéditeur.

L'expéditeur, ou l'affrèteur, est exempté du paiement de l'amende pour la non remise de la marchandise dans les cas suivants:

- a) si la marchandise convenue est remplacée par une autre marchandise, dont le transport n'exige pas un chaland d'un autre type;
- b) si, en cours de route, avant le premier port de chargement, une marchandise a été préparée par les soins de l'expéditeur ou de l'affrèteur pour le chaland à lège.

Article 9 - Les marchandises devant être emballées pour éviter leur perte ou endommagement au cours de leur transport ou de leur transbordement doivent être présentées dans un emballage qui en assure la pleine intégrité pendant le transport.

Les marchandises en colis présentées au transport dans un emballage, ou sans emballage, doivent être pourvues de signes et marques d'identification apposés de la manière indiquée à l'article 49.

Le transporteur peut refuser de prendre en charge la partie de la cargaison présentée dans un emballage défectueux ou avec des marques d'identification insuffisantes.

Si, sur la demande de l'expéditeur ou de l'affrètement, le transporteur prend en charge une marchandise dont l'emballage est défectueux ou endommagé, ou dont les marques sont insuffisantes, le transporteur ne répond pas pour les pertes résultant de ces manquements.

Dans de tels cas, le transporteur doit, en commun avec l'expéditeur ou l'affrètement - et en leur absence, avec un représentant du port -, dresser un acte général sur les manquements constatés.

Article 10 - Si le transporteur a refusé de prendre en charge une partie de la quantité de marchandises convenue ou s'il n'a pas fourni le bateau pour le transport de la marchandise stipulée dans la demande qui a été confirmée, il doit payer à l'expéditeur, ou à l'affrètement, une amende s'élevant à 50% du prix de transport de la quantité de marchandises qu'il a refusée. Le montant de cette amende, qui sera payée par le transporteur, est diminué du tiers lorsque le propriétaire de la marchandise, ou l'affrètement, a été prévenu 10 jours à l'avance par le transporteur.

Article 11 - Le transporteur a le droit de fournir le bateau aux fins de chargement avec 2 jours\* d'avance ou de retard sur la date convenue lors de l'acceptation de la demande de transport. Pour tout retard dans la présentation de la marchandise, l'expéditeur ou l'affrètement doit payer au transporteur pour les jours de planche effectifs du bâtiment une amende s'élevant les 8 premiers jours à 7 kop. par tonne de portée en lourd du bâtiment et par 24 heures ou fraction de 24 heures.

---

\*) Les jours calculés sont de 24 heures.

A l'expiration de 8 jours de retard par rapport à la date convenue pour le commencement du chargement, le transporteur a le droit de refuser le transport et d'exiger de l'expéditeur (affréteur) le paiement d'une amende s'élevant à 50% du prix du transport. Le montant de cette amende est calculé compte tenu du montant payable au transporteur au titre de retard dans la présentation de la marchandise.

Le montant de l'amende est calculé sur la base de la notice et de l'extrait du journal de bord du bâtiment certifié par la signature du batelier ou du représentant du transporteur.

Si le bâtiment a été effectivement reçu pour chargement avant la date convenue, les jours de planche sont calculés à partir du moment où les travaux ont effectivement commencé.

Pour le retard dans la fourniture du bâtiment par rapport à la date convenue (l'écart y compris), le transporteur doit payer à l'expéditeur (ou à l'affréteur) une amende s'élevant pour les 8 premiers jours à 0,05% du prix de transport par jour de retard. A l'expiration de ces 8 jours, l'expéditeur, ou l'affréteur, a le droit de refuser le bâtiment et d'exiger du transporteur le paiement d'une amende s'élevant à 50% du prix du transport. Le montant de cette amende comprend la somme payée antérieurement par le transporteur au titre de retard dans la mise à disposition du bâtiment. Dans les circonstances visées à l'art. 66, les parties sont exonérées du paiement des amendes prévues aux articles 8, 10 et 11.

#### IV. Décompte du prix de transport - Mode de paiement

Article 12 - Le prix du transport de la marchandise prise en charge sera acquitté par accord entre les parties, soit par l'expéditeur lors de l'expédition de la marchandise, soit par le destinataire, lors de la réception de la marchandise, d'après les tarifs en vigueur.

Le prix du transport est payable au plus tard 48 heures après la remise de la facture, si un accord entre l'affréteur et le transporteur ou des dispositions légales pertinentes n'en disposent pas autrement. Si le prix

du transport n'est pas réglé dans le délai prescrit, l'expéditeur, ou le destinataire, est tenu de payer au transporteur une pénalité de 0,05% par jour de retard.

Article 13 - Le reliquat du prix de transport et les droits complémentaires établis postérieurement à l'expédition seront réglés par la personne à qui incombe le paiement du fret au plus tard dans les 48 heures après la réception de la facture complémentaire. Si cette personne ne verse pas le montant dans le délai prescrit, elle sera tenue de payer, par jour de retard, une amende de 0,05% de la somme non acquittée.

Les sommes versées en surplus seront remboursées par le transporteur à celui qui est tenu de régler le fret dans les 48 heures après la remise d'une demande pertinente; une amende de 0,05% du montant non acquitté dans le délai prescrit sera payée pour chaque jour de retard.

Le droit de présenter une facture complémentaire pour le prix du transport et le droit au remboursement du prix de transport s'éteignent à l'expiration de 12 mois à compter du jour de la remise de la marchandise.

Article 14 - Le prix du transport, les taxes complémentaires et les amendes sont acquittés dans la monnaie de l'Etat du lieu d'expédition ou de réception de la marchandise, sauf accord contraire entre les parties.

## V. Chargement et déchargement de bâtiments

Article 15 - Le chargement de la marchandise destinée au transport à bord de bâtiments et son déchargement aux lieux de destination sont effectués par les soins du transporteur ou de son agent aux frais de l'expéditeur (destinataire), ou bien par les soins et aux frais de l'expéditeur (destinataire).

Article 16 - Le transporteur porte à la connaissance des expéditeurs et des destinataires la liste des ports et des quais où les opérations de chargement sont effectuées par ses soins ou ceux de son agent, ainsi que les tarifs appliqués pour l'exécution de ces travaux. Il peut également, en accord avec l'expéditeur (le destinataire), assumer les obligations de chargement et de dé-

chargement ailleurs que dans les points énumérés dans ladite liste.

Article 17 - En des points où le transporteur, ou son agent, n'assume pas l'exécution des travaux de chargement ou de déchargement, la marchandise sera acceptée seulement à condition d'être chargée (déchargée) par les soins et aux frais de l'expéditeur (destinataire) et la responsabilité pour l'exécution de ces opérations dans les délais prescrits incombe à l'expéditeur.

La responsabilité pour le respect des délais de chargement et/ou de déchargement du bâtiment peut incomber au destinataire, à condition que cela ait été spécifié lors de l'acceptation de la demande de transport des marchandises.

Article 18 - Les opérations de chargement et de déchargement s'effectuent dans l'ordre d'arrivée des bâtiments dans les ports (points) et selon les normes fixées pour le port donné, conformément à l'Annexe 1 au présent Accord.

Si la capacité du port permet de manutentionner simultanément un nombre de bâtiments plus grand que celui indiqué à l'Annexe 1, le chargement et le déchargement de ces bâtiments s'effectuent aussi dans l'ordre de leur arrivée dans le port, compte tenu de l'affectation des quais. Les normes de chargement et de déchargement des bâtiments dans les ports (points) non énumérés dans l'Annexe 1 sont fixées par accord entre l'affrètement et le transporteur.

Pour le calcul du temps de planche, le transporteur peut appliquer les conditions de transport stipulées dans les contrats de commerce extérieur conclu entre le fournisseur et l'acheteur de la marchandise, ou bien appliquer les conditions stipulées dans un accord de transport concret.

Le chargement et le déchargement des bâtiments automoteurs et non automoteurs transportant des marchandises périssables sont effectués hors tour. La manutention des bâtiments automoteurs et non automoteurs transportant des marchandises générales en vrac et circulant selon un horaire établi par un accord bilatéral, est aussi exécutée hors tour, à condition de ne pas porter préjudice aux intérêts d'autres entreprises de navigation.

Article 19 - Lorsque le chargement est effectué par les soins et aux frais de l'expéditeur, le transporteur est tenu de préciser, deux jours à l'avance, la date à laquelle le bâtiment sera effectivement disponible, compte tenu des dispositions de l'article 11.

Article 20 - Lorsque le déchargement est effectué par les soins et aux frais du destinataire, le transporteur est tenu de communiquer à l'expéditeur la date présumée de l'arrivée du bâtiment au lieu de destination et le jour de son appareillage. Si le déchargement au lieu de destination n'est pas effectué par le destinataire-même, l'expéditeur est tenu de communiquer au transporteur, lorsqu'il lui confie la marchandise, le nom exact et l'adresse de l'entreprise avec laquelle il s'est mis d'accord pour le déchargement. L'expéditeur est tenu d'informer le destinataire (ou l'entreprise qui, en accord avec lui, effectuera le déchargement) de l'heure prévue pour l'arrivée du bateau au lieu de destination, et de lui communiquer tous les renseignements nécessaires concernant le bâtiment et la cargaison.

Le transporteur fait connaître au destinataire, ou à l'entreprise - selon les indications de l'expéditeur - l'arrivée du bateau au lieu de destination deux jours à l'avance à la descente, et cinq jours à l'avance à la remonte du courant.

Article 21 - Les entreprises de navigation échangent leurs informations sur les plans de transport annuels, trimestriels et mensuels, en indiquant la quantité et la dénomination des marchandises, les ports de destination et de transbordement, dans les délais suivants:

- le plan annuel - jusqu'au 15 décembre;
- le plan trimestriel - 10 jours avant le commencement de chaque trimestre;
- le plan mensuel réparti en décades - jusqu'au 24 du mois précédant le mois concerné.

Le transporteur (l'entreprise de navigation) communique aux ports de chargement et de déchargement par radio, télex, télégraphe ou téléphone, les données suivantes pour la décade: le nombre de chalands devant arriver, la quantité et la dénomination des marchandises et le nom des destinataires.

Article 22 - La responsabilité pour les délais de chargement (de déchargement) commence trois heures après la remise à l'expéditeur (au destinataire), ou à l'entreprise indiquée par l'expéditeur (le destinataire), de l'avis informant que le bateau est prêt pour ces opérations; cet avis peut être remis à toute heure du jour ou de la nuit.

Si, à l'arrivée du bateau au port de chargement ou de déchargement, il s'y trouve d'autres unités en cours de chargement et de déchargement, le temps de stationnement (l'estarie) commence à courir à partir du moment où le bateau est inclus dans la norme des manutentions simultanées, compte tenu du nombre des unités arrivées au port avant lui, ainsi que des normes fixées pour ces opérations dans le port considéré. L'heure à laquelle le bateau a été inclus dans la norme de manutention doit être précisée dans l'avis mentionné ci-dessus, qui contiendra l'énumération de tous les bateaux arrivés plus tôt dans le port et devant subir ces opérations avant lui.

L'inclusion du bateau dans la norme de manutention simultanée commence à partir du moment où prend fin le délai établi pour la manutention de l'un des bateaux se trouvant sous chargement ou déchargement, même si, effectivement, les opérations de manutention de ce bateau ne sont pas achevées, ou bien - en cas de leur achèvement avant terme - à partir du moment où le chargement/déchargement de l'un des bateaux a effectivement pris fin.

L'expéditeur, le destinataire ou leurs représentants n'ont pas le droit de refuser la réception de l'avis de prêt au chargement/déchargement.

Article 23 - L'expéditeur, le destinataire (ou toute autre entreprise désignée par l'expéditeur, le destinataire) sont tenus de procéder au chargement (déchargement) de jour et de nuit, tous les jours de la semaine, y compris les jours fériés, sauf dispositions contraires en vigueur dans le pays où s'effectuent ces opérations. Le temps de stationnement du bateau pendant le chargement ou le déchargement déterminé par les normes, est augmenté du temps pendant lequel l'opération n'a effectivement pas pu être exécutée pour des raisons imputables au transporteur, ou par suite de mauvais temps.



La durée effective du chargement ou du déchargement, avec indication du temps à ajouter à celui fixé par les normes, est spécifiée dans l'acte de chargement (de déchargement) qui est signé, d'une part, par le capitaine (ou le batelier) ou par son représentant et, d'autre part, par l'expéditeur (le destinataire) ou par toute autre entreprise indiquée par l'expéditeur.

Le chargement n'est pas considéré terminé tant que l'expéditeur n'a pas remis au transporteur tous les documents qui doivent accompagner la marchandise, ou tant qu'il n'a pas signé l'acte de chargement.

Le déchargement n'est pas considéré terminé tant que le destinataire n'a pas présenté en bonne et due forme tous les documents requis pour attester que la marchandise lui a été remise par le transporteur et qu'il n'a pas signé l'acte de déchargement.

Article 24 - Lorsque le temps prévu pour le chargement ou le déchargement a été dépassé, l'expéditeur ou le destinataire doit payer au transporteur une amende de 7 kop. par tonne de portée en lourd du bateau et par 24 heures ou fraction de 24 heures; à cet égard, on arrondit la demi-heure à l'heure entière, tandis que les durées de moins d'une demi-heure ne sont pas prises en considération. Lorsque le bateau a été rendu disponible avant l'expiration du délai prévu, le transporteur verse au destinataire ou à l'expéditeur une prime s'élevant à 50% de l'amende ci-dessus. Le décompte est effectué sur la base de l'acte de chargement (de déchargement).

Si l'expéditeur ou le destinataire l'en ont chargé, le transporteur peut effectuer le décompte de ces amendes ou primes directement avec l'entreprise qui, selon les indications de l'expéditeur ou du destinataire, est chargée d'effectuer le chargement ou le déchargement.

Les règlements se font dans la monnaie du pays où sont effectuées les opérations de chargement (de déchargement), sauf accord contraire entre le transporteur et l'expéditeur.

Article 25 - Si la durée de stationnement du bateau pendant le chargement assuré par les soins de l'expéditeur dépasse d'au moins 5 jours le double du temps assigné par les normes, le transporteur est en droit de faire appareiller avec une cargaison incomplète. Dans ce

cas, l'expéditeur est tenu de payer au transporteur, en plus de l'amende pour la surestaries, les 100% du prix du transport de la quantité de marchandises non chargée, calculé depuis le lieu d'expédition jusqu'au lieu de destination.

Article 26 - Lorsque la durée de stationnement du bateau pendant le déchargement assuré par les soins du destinataire (ou d'une entreprise désignée par l'expéditeur) dépasse d'au moins 5 jours le double du temps assigné par les normes, ainsi que lorsque le destinataire se refuse à effectuer le déchargement ou à prendre livraison de la marchandise qui lui est destinée, le transporteur est en droit de procéder au déchargement et à la mise de la marchandise en dépôt sur place ou, si cela est impossible, en l'endroit du pays de destination le plus proche où cette opération est réalisable, en avisant immédiatement l'expéditeur.

Dans tels cas, tous les frais encourus par le transporteur pour le déchargement et la conservation de la marchandise, ainsi que les amendes pour surestaries et le coût du fret pour le transport de la marchandise depuis le port initial de déchargement jusqu'au port où la marchandise est effectivement déchargée sont à la charge de l'expéditeur. Le transporteur conserve un droit de nantissement sur la cargaison.

Article 27 - Dans le cas où le chargement (le déchargement) est effectué par les soins de l'expéditeur, du destinataire ou d'une entreprise désignée par l'expéditeur, ceux-ci sont responsables vis-à-vis du transporteur des dommages qui ont pu être occasionnés au bateau ou à son grément au cours de ces opérations, à concurrence du coût effectif des réparations (ou du remplacement) des parties endommagées.

## VI. Réception et livraison de la marchandise

Article 28 - L'expéditeur remet la marchandise au transporteur et celui-ci la livre au destinataire au cours des opérations de chargement (ou de déchargement). L'expéditeur (ou le destinataire) est tenu de présenter (ou d'enlever) la marchandise en temps voulu, de façon que ces opérations s'effectuent dans les délais fixés par les normes en vigueur; l'expéditeur (le destina-

taire) est responsable vis-à-vis du transporteur des surrestaries provoquées par un retard dans la présentation (ou l'enlèvement) de la marchandise, conformément aux dispositions de l'art. 24.

Article 29 - Lorsque le chargement est effectué par les soins du transporteur, celui-ci peut prendre d'avance livraison, auprès de l'expéditeur, de la marchandise destinée au transport à condition de la garder dans ses entrepôts - moyennant paiement des frais d'emmagasinage fixés par lui - jusqu'à ce que le bateau soit disponible pour le chargement.

De même, lorsque le déchargement est effectué par les soins du transporteur, celui-ci peut garder la marchandise dans ses entrepôts et la livrer ensuite au destinataire, moyennant paiement des frais d'emmagasinage fixés par lui.

Dans ces cas, la responsabilité du transporteur commence à partir du moment où il a signé, sur l'ordre de chargement, avoir reçu la marchandise aux fins de conservation préalable en entrepôts, et prend fin au moment où le destinataire signe, sur la copie de la lettre de voiture, avoir reçu la marchandise de l'entrepôt.

Article 30 - Sur accord entre le transporteur et l'expéditeur, la quantité des marchandises solides prises en charge de l'expéditeur et réceptionnées par le destinataire est déterminée:

a) par le poids que l'expéditeur a déclaré dans l'ordre de chargement, le transporteur ayant le droit de le vérifier par tous moyens, tant au chargement qu'au déchargement, afin d'établir le prix du transport;

b) par les échelles de jauge (tirant d'eau) du bateau, lues avant et après le chargement (le déchargement), les résultats de la lecture étant consignés dans l'acte joint à la lettre de voiture et revêtu de la signature du capitaine (ou batelier) du bateau ou de son représentant, et de l'expéditeur (ou du destinataire);

c) par le poids déterminé sur des balances (bascules centésimales, à réservoir, à wagon, à élévateur, etc.) appartenant au transporteur, à l'expéditeur ou au destinataire, et dûment poinçonnées conformément aux règlements en vigueur dans le pays donné;

d) par le nombre des colis; le poids de la marchandise à prendre en considération pour le calcul du prix du transport sera déterminé selon les points a) - c).

Article 31 - Sur accord entre le transporteur et l'expéditeur, la quantité de la cargaison liquide transportée en citernes, prise en charge de l'expéditeur et réceptionnée par le destinataire est déterminée:

a) par la lecture, avant et après le pompage, des échelles de mesure des réservoirs à terre; les échelles seront dûment certifiées par les autorités compétentes du pays donné;

b) par la lecture de la quantité embarquée dans les citernes dotées d'échelles de mesure dûment certifiées conformément aux règlements en vigueur dans le pays du transporteur;

c) en l'absence d'échelles certifiées, la quantité de la marchandise reçue et livrée est déterminée par la mesure du niveau dans les citernes au moment du chargement et du déchargement, tandis que le poids de la marchandise prise en considération pour le calcul du prix du transport est établi d'après la déclaration de l'expéditeur;

d) par le poids déclaré par l'expéditeur, le transporteur ayant le droit de le vérifier par tous moyens, tant au chargement qu'au déchargement, afin d'établir le poids exact pour le calcul du prix de transport.

Article 32 - S'il en a été convenu ainsi entre le transporteur et l'expéditeur, des personnes désignées par l'expéditeur peuvent accompagner la marchandise pendant le transport.

Article 33 - Lorsque le chargement est effectué par les soins de l'expéditeur, les locaux contenant la cargaison sont, sauf accord contraire entre le transporteur et l'expéditeur, scellés par l'expéditeur; les scellés sont enlevés au lieu de destination en présence du destinataire ou du représentant de l'expéditeur. L'aposition et la levée des scellés font l'objet d'un acte spécial.

Article 34 - Dans les cas prévus par les articles 32 et 33, la quantité et le poids de la cargaison sont déterminés d'après la déclaration de l'expéditeur, le transporteur ayant le droit de les vérifier par tous les moyens au moment du chargement et du déchargement, afin d'établir le prix du transport.

Article 35 - La quantité de la marchandise livrée au destinataire est déterminée à la livraison de la même manière qu'à la réception par le transporteur, s'il n'en a pas été décidé autrement par un accord particulier entre le transporteur et l'expéditeur. Le mode de détermination de la quantité de marchandises transportées, adopté par le transporteur et l'expéditeur, est obligatoire pour le destinataire.

Si, lorsqu'il n'y a pas d'accord particulier entre le transporteur et l'expéditeur, le poids de la marchandise est établi dans le port de déchargement par une méthode autre que celle appliquée dans le port d'expédition, le transporteur ne porte pas de responsabilité pour les différences de poids éventuelles qui peuvent en résulter.

Article 36 - Si, au point de déchargement, il est constaté que la quantité de la marchandise est inférieure à celle qui avait été établie au point de chargement, le destinataire adresse une réclamation, compte tenu des dispositions du chapitre X:

a) au transporteur, dans les cas indiqués aux paragraphes b) - d) de l'article 30, et a) - d) de l'art. 31, ainsi qu'à l'art. 33, sur le vu de l'acte spécial certifiant qu'à l'arrivée de la cargaison les scellés de l'expéditeur étaient violés; la quantité manquante est précisée dans un document spécial signé par le capitaine (ou batelier) du bateau ou par un autre représentant du transporteur, et par le destinataire;

b) à l'expéditeur, dans les cas visés au paragraphe a) de l'article 30, à l'article 32, ainsi qu'à l'article 33, sur le vu de l'acte spécial certifiant qu'à l'arrivée les scellés de l'expéditeur étaient intacts.

Dans ces cas, le transporteur doit participer à la vérification de la quantité de la marchandise, effectuée par le destinataire, et contresigner l'acte précisant la quantité de marchandises manquante constatée; quant

à l'expéditeur, il a le droit d'invoquer la co-responsabilité du transporteur.

Article 37 - Le transport de matières facilement inflammables, explosibles et présentant un danger d'incendie, de produits corrosifs et toxiques, de marchandises sujettes à l'inflammation spontanée, ainsi que de marchandises de grande valeur (or, argent, platine, etc.) doit faire l'objet d'un contrat particulier entre l'expéditeur et le transporteur.

Article 38 - Sur la demande de l'expéditeur, le transporteur peut, moyennant rémunération complémentaire, se charger de faire assurer la cargaison auprès de sociétés d'assurance, conformément aux lois en vigueur.

Article 39 - Le poids effectif pris en considération pour le calcul du prix de transport de la marchandise et des frais accessoires est arrondi à 100 kg.

#### VII. Responsabilité du transporteur en matière des délais de livraison

Article 40 - Le transporteur est tenu de livrer la marchandise prise en charge au lieu de destination dans les délais établis à l'Annexe 2.

Article 41 - La responsabilité du transporteur en matière de livraison des marchandises dans les délais prescrits commence à 24 heures du jour suivant celui de la délivrance, à l'expéditeur, de la lettre de voiture et prend fin:

a) dans le cas où le déchargement est effectué par les soins du transporteur, le jour de l'envoi au destinataire de l'avis d'arrivée de la cargaison;

b) dans le cas où le déchargement est effectué par les soins du destinataire, le jour de la remise de l'avis de prêt au déchargement, conformément à l'article 22.

Article 42 - Pour tout retard dans la livraison de la marchandise, le transporteur paie à la personne qui règle le prix du transport une amende de 3 kop. par

tonne de marchandises et par 24 heures de retard, dont le montant ne peut toutefois dépasser 25% du prix total du transport (frais accessoires non compris).

Article 43 - Le transporteur est libéré de la responsabilité pour le retard de livraison:

a) dans les cas prévus à l'article 66 (par. 2);

b) pour les marchandises prises en charge entre le 1<sup>er</sup> novembre et le jour de l'ouverture de la navigation, la date de réception de la marchandise indiquée dans le connaissement ou la lettre de voiture étant l'élément décisif au point de vue de la responsabilité;

c) si la demande de paiement d'amende n'est pas présentée dans un délai de 45 jours à compter de l'arrivée du bateau au lieu de destination.

VIII. Dispositions applicables à la marchandise pendant le trajet, données par l'affrèteur (ou par la personne payant le fret)

Article 44 - L'affrèteur (ou la personne payant le fret) peut apporter au contrat de transport des modifications relatives à l'arrêt de la marchandise en route et au déchargement des marchandises dans un autre point de destination.

Le transporteur décide de l'exécution des dispositions complémentaires concernant la marchandise.

Les dispositions de l'affrèteur concernant la modification du contrat de transport ne peuvent être données que pour son lot entier de marchandises à bord du bâtiment.

Ces dispositions sont à présenter par écrit à l'entreprise de navigation ou à ses agences aux points d'expédition ou de destination de la cargaison.

Les frais supplémentaires découlant de la modification demandée par l'affrèteur (ou par la personne payant le fret) seront portés au compte de la cargaison.

## IX. Obligations du transporteur et de l'expéditeur en ce qui concerne l'intégrité de la marchandise

Article 45 - Le transporteur doit mettre en état approprié les cales de chargement destinées à la cargaison et assurer à la marchandise les conditions de transport requises.

Article 46 - Le transporteur est responsable de l'arrimage de la cargaison, qui doit assurer à la fois l'intégrité de la marchandise et le chargement judicieux du bateau.

Lorsque le chargement est effectué par les soins de l'expéditeur, celui-ci est tenu de satisfaire toutes les exigences du capitaine (ou batelier) concernant le chargement ainsi que l'arrimage de la marchandise dans les cales et sur le pont.

Article 47 - La séparation des marchandises au cours du chargement est effectuée par le transporteur ou par l'expéditeur selon que le chargement est accompli par l'un ou par l'autre. Le transporteur exécute la séparation aux frais de l'expéditeur.

Article 48 - L'expéditeur est tenu de présenter la marchandise dans un emballage en bon état, qui assure son intégrité au cours du transport.

Article 49 - La cargaison constituée de barils et de colis doit comporter les marques d'identification requises; l'expéditeur est tenu d'y spécifier:

- a) son nom;
- b) le port d'expédition;
- c) le port de destination;
- d) le nom du destinataire;
- e) le numéro du colis (au numérateur); la quantité de marchandises qu'il contient (au dénominateur).

Lorsque les marchandises sont transportées en vrac, en barils et en colis, les énonciations constitutives figurant sur les marques peuvent être réduites avec l'accord du transporteur.



Article 50 - Les marchandises qui nécessitent une manipulation particulière au cours du transport doivent porter des marques spéciales telles que: "haut", "ne pas renverser", "manipuler avec précaution", etc... Les colis d'un poids excédant 1000 kg porteront l'indication de leur poids brut, de l'emplacement de la suspension pendant le chargement, ainsi que de leur centre de gravité.

Article 51 - L'expéditeur est responsable de l'exactitude de l'appellation de la marchandise, ainsi que de la qualité de son emballage intérieur.

Article 52 - Pendant le trajet, le transporteur peut, en cas de nécessité, effectuer à ses frais le transbordement de la cargaison.

Si le transbordement est rendu nécessaire par l'une des causes énumérées à l'article 66, il est effectué aux frais de l'expéditeur.

#### X. Responsabilité du transporteur pour perte ou avarie de la marchandise

Article 53 - Le transporteur répond pour la perte et l'avarie de la cargaison.

La responsabilité du transporteur pour la marchandise prise en charge commence depuis le moment où le capitaine (ou batelier) ou son représentant remet l'accusé de réception de la marchandise inscrite dans l'ordre de chargement et prend fin depuis le moment où le réceptionnaire (ou une autre organisation sur instruction de l'expéditeur) aura accusé la réception de la marchandise sur la lettre de voiture.

Le transporteur est déchargé de la responsabilité s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou l'écoulement de la marchandise ne lui est pas imputable, y compris:

a) les cas de force majeure, comme par exemple une ordonnance des gouvernements des pays danubiens portant sur l'interruption de la circulation de la flotte, un tremblement de terre, des grèves;

b) l'avarie ou la perte de la cargaison qui, avec l'accord de l'expéditeur, était transportée sur le pont ou sur des bateaux sans panneaux d'écoutille, si l'avarie ou la perte est imputable à ce mode de transport;

c) l'avarie ou la perte de la cargaison imputable à un défaut d'emballage qui n'a pas pu être constaté à la prise en charge de la marchandise pour le transport;

d) les cas où le chargement ou le déchargement de la marchandise ont été effectués par les soins de l'expéditeur ou du destinataire, si le dommage est imputable à ces opérations;

e) les dommages subis par les marchandises exposées par leur nature même à une perte totale ou partielle ou à l'avarie, sous l'effet notamment de la rouille, de la détérioration interne, du gel, de la dessiccation, de l'évaporation, de la putréfaction, de l'inflammation spontanée, etc., à condition que ces dommages se soient produits nonobstant le soin diligent du transporteur pendant le transport.

Article 54 - Si, en prenant livraison de la marchandise, le destinataire n'a pas signalé au transporteur la perte partielle ou l'avarie de la marchandise, ses droits à réclamation vis-à-vis du transporteur sont, à cet égard, prescrits. Si la perte partielle ou l'avarie n'a pas pu être constatée dans les conditions habituelles de prise de livraison des marchandises, le destinataire peut en saisir le transporteur dans un délai de 48 heures après la livraison; c'est au réclamant qu'il incombe de prouver que la perte partielle ou l'avarie s'est produite pendant le transport.

Article 55 - Les indemnités pour perte de la marchandise sont calculées d'après la valeur réelle de celle-ci, déterminée par les prix de gros au lieu de destination, à la date de la livraison. Les indemnités pour avarie de la marchandise sont calculées sur la base de la différence entre la valeur de la marchandise avariée et celle de la même marchandise en bon état, déterminée par les prix de gros au lieu de destination, à la date de la livraison.

Article 56 - L'expéditeur ou le destinataire présente au transporteur par écrit la réclamation relative à la perte ou à l'avarie de la marchandise, qui sera envoyée au siège de la Direction de l'entreprise de navigation.

La réclamation doit être accompagnée des connaissances ou de la lettre de voiture, ainsi que des documents pertinents attestant que la perte ou l'avarie est imputable au transporteur.

Le transporteur est tenu d'examiner la réclamation dans un délai de trois mois à dater du jour de sa réception.

Article 57 - Les réclamations et les actions découlant des relations entre le transporteur et le destinataire (l'expéditeur) réglementées par le présent Accord, sont prescrites pour le transporteur dans un délai d'un an.

Dans le cas où la réclamation est faite conformément à l'art. 56, le délai de prescription est suspendu à partir du jour où une réponse écrite a été communiquée au réclamant, et si la réclamation a été laissée sans réponse ou si elle n'a pas été examinée dans le délai imparti - à partir de l'expiration du délai de trois mois visé à l'article 56.

Article 58 - Lorsque le transporteur refuse de donner satisfaction à tout ou partie de la réclamation ou lorsque l'expéditeur ou le destinataire refuse de satisfaire à une revendication du transporteur, le différend est soumis à l'arbitrage au lieu de résidence du défendeur, à l'exception des cas relevant de la compétence des tribunaux ordinaires; les parties au différend peuvent aussi convenir d'un autre lieu d'arbitrage pour régler le différend.

Ces dispositions s'appliquent également aux questions litigieuses entre le transporteur, l'expéditeur et le destinataire, en matière de retard encouru dans la livraison de la marchandise, de non présentation ou de non prise en charge de la marchandise en vue de son transport, de surestarie, etc.

Article 59 - En cas de satisfaction d'une réclamation ou d'une revendication, ainsi qu'en cas de sentence arbitrale ordonnant le paiement de sommes quelconques, la partie respective est tenue d'effectuer ce paiement dans un délai de dix jours à compter du jour de la reconnaissance de la réclamation ou de la revendication ou du jour où la sentence arbitrale a été prononcée. En cas de retard dans le paiement, la partie en cause est tenue de verser par jour de retard une amende de 0,05% de la somme due.

Article 60 - Les paiements afférents aux réclamations et actions sont effectués dans la monnaie du pays où siège la partie réclamante, sauf accord contraire entre les parties.

## XI. Avarie commune

Article 61 - On entend par avarie commune les pertes subies en raison de sacrifices, ou de dépenses exceptionnelles, encourus volontairement et raisonnablement afin de préserver le bateau, le fret et la cargaison d'un danger commun. Les pertes constituant l'avarie commune sont soumises à une répartition entre le bateau, le fret et la cargaison, proportionnellement à leur valeur et conformément aux lois et règlements en vigueur dans le pays du transporteur. Celui-ci est tenu de prendre sans délai les mesures nécessaires pour déterminer les dépenses afférentes à l'avarie commune et pour les répartir entre le bateau, le fret et la cargaison (désignation du dispatcheur, établissement de la dispache, etc.).

Lorsque le propriétaire de la marchandise a été avisé de l'avarie commune, il est tenu de fournir au transporteur ou au dispatcheur les documents nécessaires à l'établissement de la dispache et confirmant la valeur de la marchandise à bord au moment de l'avarie commune (pièces de comptabilité, connaissements ou lettres de voiture).

Après l'établissement de la dispache, le transporteur adresse celle-ci aux propriétaires de la cargaison, qui sont tenus de verser les sommes dont ils sont redevables à ce titre dans un délai de dix jours après réception de ce document.

En cas de non paiement des sommes redevables dans les délais prescrits, les propriétaires de la cargaison ou, le cas échéant, le transporteur sont tenus de verser par jour de retard une amende s'élevant à 0,05% de la somme due.

Les dépenses encourues sont remboursées dans la monnaie du pays auquel appartient le bateau. Les problèmes d'avarie commune qui ne sont pas prévus par le présent Accord sont soumis à la législation et aux règlements en vigueur dans le pays du transporteur.

## XII. Arrêt de la cargaison pendant le trajet par suite d'hivernage

Article 62 - Lorsque le bateau transportant la marchandise ne peut pas atteindre son lieu de destination par suite de l'arrêt de la navigation (le Danube est pris par les glaces), le transporteur est en droit de le faire hiverner en tout lieu s'y prêtant, compte tenu des circonstances.

Article 63 - Le transporteur est tenu d'informer l'expéditeur ou le destinataire de la mise en hivernage du bateau avec la cargaison à bord dans un délai de cinq jours.

L'expéditeur ou le destinataire doivent, dans le même délai, indiquer au transporteur les dispositions qu'il doit prendre en ce qui concerne la cargaison: soit la remettre au lieu de l'hivernage forcé à un autre réceptionnaire que celui indiqué dans la lettre de voiture, soit la faire acheminer par un autre mode de transport, si cela est possible, soit la décharger et l'emmagasiner dans les entrepôts du port, etc.

Tous les frais encourus par suite de l'exécution des instructions et n'ayant pas fait l'objet d'un règlement lors de la prise en charge de la marchandise sont remboursés au transporteur par l'expéditeur ou le destinataire.

Article 64 - Si le transporteur n'a pas reçu d'instructions de la part de l'expéditeur ou du destinataire, il a le droit de décharger la marchandise et de l'emmagasiner dans les entrepôts du port ou de la conserver dans les cales du bateau jusqu'à l'ouverture de la navigation aux frais de l'expéditeur.

Lorsque le transporteur a pris en charge la marchandise avant le 1<sup>er</sup> novembre, les frais d'emmagasinage de la marchandise dans les entrepôts du lieu d'hivernage forcé ou dans les cales du bateau sont à la charge du transporteur, si l'hivernage du bateau s'est produit par sa faute.

Lorsque la marchandise a été prise en charge entre le 1<sup>er</sup> novembre et le jour de l'ouverture de la navigation (article 66), ces frais incombent à l'expéditeur ou au destinataire sur la base des tarifs fixés par l'administration du port d'hiver ou par le transporteur, sauf accord contraire entre les parties. Ils sont payables dans la même monnaie que le prix du transport.

Article 65 - L'hivernage commence le jour où le bateau a été effectivement garé dans l'hivernage et prend fin le jour de l'ouverture officielle de la navigation, conformément aux dispositions de l'article 66.

### XIII. Ouverture et clôture de la saison de navigation

Article 66 - Les présentes conditions générales sont applicables pendant toute la durée de la navigation sur le Danube, dont l'ouverture et la clôture sont annoncées par ordonnance du transporteur (Direction de l'entreprise de navigation). Les entreprises de navigation - parties à l'Accord échangent entre elles et communiquent aux organisations de commerce extérieur les renseignements sur l'ouverture et la clôture de la navigation, ainsi que l'interruption temporaire de la circulation sur les secteurs respectifs du Danube.

Le transporteur (Direction de l'entreprise de navigation) peut, à la suite de phénomènes naturels de force majeure formant obstacle au transport des marchandises, tels que charriage de glaces, hautes-eaux ou basses-eaux, obstacles extraordinaires, ou pour d'autres cas de force majeure, suspendre la navigation, ou limiter la circulation des bateaux sur certains secteurs du Danube ou pour certaines marchandises, ou ne permettre la circulation des bâtiments qu'en cas de circonstances particulières.

Le présent Accord est entré en vigueur le 31 décembre 1955. Il est conclu pour une durée indéterminée.

Chacune des entreprises de navigation - parties à l'Accord peut, à tout moment, dénoncer sa participation à l'Accord moyennant un préavis de six mois, notifié par écrit aux autres parties.

Fait à Bratislava, en un seul exemplaire, en langues française\* et russe, les deux textes faisant également foi.

Le présent Accord a été déposé auprès de l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, Société d'Etat (ČSPD), qui en enverra des copies certifiées conformes à chacune des entreprises de navigation signataires.

Adopté à Bratislava (RSTch),  
le 26 septembre 1955

---

\* *Le Secrétariat ne dispose pas du texte officiel en français.*

## A N N E X E S

### A L'ACCORD SUR LES CONDITIONS GENERALES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

- Annexe 1 - Normes de manutention appliquées dans les principaux ports du Danube
- Annexe 2 - Délais de livraison des marchandises sur le Danube
- Annexe 3 - Normes de perte naturelle des marchandises dans le transport sur le Danube



## Приложение 1

к Соглашению об общих условиях  
перевозки грузов от 26 сентября  
1955 г.

НОРМЫ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ  
ПО ОСНОВНЫМ ПОРТАМ Р. ДУНАЙ

Порт	Вид груза	Норма в тоннах на 1 судно в сутки		Количество одновременно обрабатываемых судов
		Погрузка	Выгрузка	
1	2	3	4	5
Братислава	Зерно тяжелое	550	450	7 сухогрузных барж  5 танкеров, из них: 1 танкер с экспорт- ным мазутом /тяжелым топливом/, 1 танкер с импортным мазутом /тяжелым топливом/, 3 танкера с другими нефтепродуктами
	Зерно легкое	300	300	
	Кокс, уголь	450	-	
	Пириты	-	600	
	Фосфаты	-	350	
	Генгрузы	250	250	
	Металл и трубы	350	300	
	Сырая нефть и нефтепродукты	-	700	
	Креозот	300	-	
	Болгарская нефть	-	350	
	Цемент в мешках	400	350	
	Лесоматериалы	250	200	
	Руда	-	500	
Комарно	Зерно тяжелое	550	450	7 сухогрузных барж, в том числе: 4 баржи с рудой
	Зерно легкое	300	300	
	Уголь	500	-	
	Кокс	450	-	
	Руда и пириты	800	750	
	Генгруз	250	250	
	Металл и трубы	350	300	

1	2	3	4	5
Комаром	Бокситы	400	-	2 сухогрузные баржи
	Генгруз	150	100	
Чепель	Бокситы, руды	650	600	10 сухогрузных барж, из них: 1 баржа с зерном, 4 баржи с массовыми грузами, в том числе не более 1 баржи с фосфатом, 5 барж с генгрузом
	Металл и трубы*	300	275	
	Зерно тяжелое	550	550	
	Зерно легкое	500	500	
	Генгруз*	200	220	
	Уголь, кокс	500	500	
	Дрова	-	275	
	Лесоматериалы	-	200	
Мохач	Уголь, кокс	200	150	1 сухогрузная баржа
	Дрова	-	150	
	Лесоматериалы	-	100	
Оршова	Уголь	-	400	2 сухогрузные баржи
	Кокс	-	300	
	Руда	-	600	
Джурджу	Зерно легкое	280	280	3 сухогрузные баржи, из них: 1 баржа с зерном, 1 баржа с навалочными грузами, 1 баржа с генгрузом, металлом, трубами, 3 танкера с нефте- продуктами
	Зерно тяжелое	500	400	
	Навалочные грузы	400	400	
	Металл и трубы	300	300	
	Генгруз	200	200	
	Нефтегрузы	600	-	
Чернавода	Зерно	300	-	3 сухогрузные баржи, из них: 1 баржа с зерном, 1 баржа с фосфатом и рудой, 1 баржа с генгрузом
	Фосфаты	600	-	
	Руда	600	600	
	Генгруз	300	250	
Калафат	Зерно	300	-	1 баржа

\*По этим грузам норма понижается на 10%, если обрабатывается баржа с грузовыми люками размером менее 18 м<sup>2</sup> каждый.

1	2	3	4	5
Зимнича	Зерно	350	-	1 баржа
Турну- Мэгуреле	Зерно	350	-	1 баржа с зерном,
	Железная руда, пирит, рудный концентрат	700	600	2 баржи с рудой
	Руда кусковая, марганцевая, апатит	-	400	
Корабия	Зерно	300	-	1 баржа
Дренкова	Дрова	125	-	1 баржа
Молдова- Веке	Дрова	125	-	1 баржа
Браила	Зерно тяжелое	800	600	5 сухогрузных барж, из них: 1 баржа с зерном, 1 баржа с рудой, 1 баржа с пиломатериалами, 1 баржа с генгрузом, 1 баржа с фосфатом и концентратом
	Зерно легкое	400	400	
	Руды и концентраты	600	400	
	Фосфаты	500	-	
	Лесоматериалы	200	150	
	Генгруз	200	150	
	Цемент в мешках	400	350	
	Уголь	-	350	
	Кокс	-	300	
Галац	Зерно тяжелое	800	600	7 сухогрузных барж, из них: 1 баржа с зерном, 2 баржи с рудой, 2 баржи с лесоматериалами, 1 баржа с генгрузом, 1 баржа с фосфатом и концентратом
	Зерно легкое	400	400	
	Руда и концентраты	600	600	
	Лесоматериалы	200	200	
	Генгруз	250	200	
	Фосфаты	600	-	
	Цемент в мешках	400	350	
	Уголь	-	350	
	Кокс	-	300	

1	2	3	4	5
Лом	Зерно тяжелое	300	300	п.Русе: 4 сухогрузные баржи, из них: 1 баржа с металлом и рельсами, 1 баржа с генгрузом, 2 баржи с коксом, углем, рудой
Сомовит	Зерно легкое	250	250	
Свищов	Дрова, лесоматериалы	200	200	
Русе	Металлы	550	500	
	Трубы	400	350	
	Кокс	-	400	
	Уголь	550	550	
	Генгруз	200	200	
	Руды и концентраты	700	650	
	Цемент	500	-	
	Пульпа всякая и томатная паста	350	-	п.Лом: 4 сухогрузные баржи, из них: 2 баржи с рудой, коксом, углем, 2 баржи с генгрузом и металлом п.Свиштов: 3 сухогрузные баржи, из них: 1 баржа с коксом, рудой, углем, 1 баржа с металлом, 1 баржа с генгрузом
	Консервы, овощные, фруктовые, конфитюр, сироп, сухофрукты, сухой лук, молотый перец	300	-	
	Молотый барит, тальк	400	-	
	Машины разные, транспортная лента, электро-материалы	300	-	
	Фосфаты	450	-	
Рени	Сырая нефть и нефтепродукты	1000	1000	7 сухогрузных барж, из них: 2 баржи с рудой и концентратом, 2 баржи с углем, коксом, шихтой, 1 баржа с зерном, 2 баржи с генгрузом и металлом 2 танкера с нефтепродуктами и нефтью
	Руды и концентраты	1150	850	
	Зерно	600	500	
	Металлы и трубы	750	750	
	Металлоизделия и рельсы	550	500	

1	2	3	4	5
	Цемент	600	550	
	Генгруз	400	400	
	Минеральные удобрения	400	-	
	Уголь, шихта	1000	-	
	Кокс	550	-	
	Фосфаты	630	-	
	Целлюлоза	400	-	
Измаил	Руды и концентраты	1150	850	6 сухогрузных барж, из них: 2 баржи с рудой и концентратом, 2 баржи с углем,
	Зерно	600	500	шихтой, коксом,
	Металлоизделия, трубы и рельсы	550	500	1 баржа с зерном,
	Цемент	-	550	1 баржа с генгрузом и металлом
	Генгруз	350	300	
	Уголь, шихта	900	-	
	Кокс	500	-	
	Фосфаты	630	-	
	Чугун	550	-	

#### Примечания:

1. Погрузка-выгрузка тяжеловесов в одном месте свыше 5000 кг определяется 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, 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 Р.ДУНАЙ (В СУТКАХ)

Участок	Расстояние, км	Октябрь, ноябрь март, апрель		Май, июнь, июль, август, сентябрь	
		По течению	Против течения	По течению	Против течения
Регенсбург-Пассау	153	2	4	2	2
Пассау-Линц	91	2	3	1	2
Линц-Вена	206	3	4	2	3
Вена-Братислава	61	1	2	1	1
Братислава-Комарно	100	1	2	1	1
Комарно-Будапешт	121	1	3	1	2
Будапешт-Мохач	200	2	3	1	2
Мохач-Нови Сад	192	2	4	2	3
Нови Сад-Белград	85	1	2	1	1
Белград-Молдова-Веке	122	1	2	1	2
Молдова-Веке- Турну-Северин	117	2	4	2	2
Турну-Северин-Лом	188	2	3	1	2
Лом-Сомовит	135	1	2	1	2
Сомовит-Русе, Джурджу	114	1	2	1	1
Русе, Джурджу-Чернавода	194	2	3	1	2
Чернавода-Галац-Рени	172	2	3	1	2
Галац-Рени-Измаил	81	1	2	1	2

## Приложение 3

к Соглашению об общих условиях  
перевозки грузов от 26 сентября  
1955 г.

НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ  
ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ ПО Р. ДУНАЙ

1. В отношении грузов, которые по своим особым свойствам подвержены убыли в весе при перевозке, пароходство ответственно, независимо от пройденного грузом расстояния, лишь за ту часть убыли в весе, которая превышает нижеследующие нормы:

а/ 2% от веса грузов жидких или сданных к перевозке в сыром или во влажном состоянии, а также следующих грузов:

руды марганцевой,  
магнезии и прочего химического сырья навалом,  
соли выварочной и осадочной,  
овощей свежих,  
кож выделанных и шкур мокросоленых,  
фруктов свежих,  
табака,  
мяса свежего;

б/ 1,5% от веса следующих грузов:

дров, лесоматериалов и угля древесного  
строительных материалов минерального  
происхождения,  
жиров, рыбы соленой,  
веществ земледобрильных;

в/ 1% от веса следующих грузов:

минерального топлива,  
руды железной,  
коры деревьев,  
шерсти невытой,  
хмеля,  
мыла,  
кореньев,  
мяса мороженого;

г/ 0,5% от веса прочих сухих грузов, подверженных убыли в весе при перевозке;

д/ при перевозке в перегрузочном сообщении грузов, погруженных навалом, насыпью и наливом, нормы убыли, перечисленные в пп. "а" - "г", повышаются на 0,3% для каждого случая перегрузки.

2. Ограничение ответственности, предусмотренное в указанном выше п.1, не применяется, если будет доказано, что недостача в весе произошла не по причинам естественной убыли.

3. В тех случаях, когда несколько мест груза перевозятся по одной накладной, допускаемая норма убыли в весе исчисляется отдельно для каждого места, если вес отдельных мест был указан в накладной при приеме груза к перевозке.

4. В случае утраты груза или утраты отдельных мест никакого вычета за убыль в весе утраченных мест при исчислении возмещения не производится.



## ACCORD SUR LES TARIFS UNIFORMES

Afin d'établir des tarifs uniformes pour les transports de marchandises sur le Danube, l'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP), l'Entreprise de navigation hongroise S.A. "MAHART", l'Entreprise de navigation roumaine "NAVROM", l'Entreprise soviétique de navigation danubienne (SDP), l'Entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne (ČSPD), l'Entreprise yougoslave de navigation fluviale (JRB)\*, l'Entreprise de navigation yougoslave "Dunavski Lloyd" (DL), l'Entreprise de navigation autrichienne "Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft" (DDSG) et la "Bayerischer Lloyd" (BL), Société par actions de navigation de la RFA sont convenues, par l'intermédiaire de leurs représentants, de ce qui suit:

Article 1 - Pour le calcul du prix du transport sur le Danube de marchandises exportées, importées et en transit à bord des bateaux des entreprises de navigation ci-dessus mentionnées, les Parties contractantes appliqueront les tarifs indiqués dans les annexes au présent Accord:

Annexe 1 - Liste des ports et des points de chargement-déchargement sur le Danube, présentés selon leur position géographique, pour le calcul des distances tarifaires.

Annexe 2 - Liste des ports et des points de chargement-déchargement sur le Danube, présentés dans l'ordre alphabétique, pour le calcul des distances tarifaires.

Annexe 3 - Taux des tarifs du transport des marchandises sur le Danube en remonte.

Annexe 4 - Taux des tarifs du transport des marchandises sur le Danube à la descente.

---

\* A partir de la JRB, les entreprises de navigation figurent dans l'ordre de leur adhésion à l'Accord sur les tarifs uniformes de 1955.

Annexe 5 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises solides en provenance de la Pologne et à destination de la Bulgarie, qui transitent les ports de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie (Budapest).

Annexe 6 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises solides en provenance de la Bulgarie et à destination de la Pologne, qui transitent les ports de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie (Budapest).

Annexe 7 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises en provenance du port de Regensburg (RFA) acheminées vers les ports de la Yougoslavie.

Annexe 8 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises en provenance de ports de la Yougoslavie à destination du port de Regensburg (RFA).

Annexe 9 - Tarif particulier pour le transport de marchandises par voie du Danube entre des ports de la Yougoslavie et de l'Autriche.

Annexe 10 - Tarif particulier pour le transport de marchandises par voie du Danube entre des ports de la RFA et de l'Autriche.

Annexe 11 - Nomenclature et classification des marchandises conformément au Tarif uniforme de transit (TUT).

Article 2 - Les marchandises transportées sont classées d'après la nomenclature et la classification des marchandises adoptées pour le Tarif uniforme de transit (TUT) de l'Accord relatif au transport international des marchandises par chemin de fer (Annexe 11).

Toutes les modifications et tous les compléments apportés au TUT sont automatiquement applicables par les entreprises de navigation danubiennes.

Article 3 - Le tarif comprend les droits sanitaires et les droits de douane ainsi que ceux perçus dans les ports en connexion avec les bateaux. Les droits relatifs à la cargaison et le prix du chargement et du déchargement du bateau n'y sont pas inclus; ils sont réglés par l'expéditeur ou le destinataire.

Article 4 - En cas de transport vers l'aval de marchandises solides, le taux du tarif figurant dans le tableau (Annexe 3) est réduit dans la mesure suivante:

marchandises des 1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>ème</sup> classes	- 30%
marchandises des 3 <sup>ème</sup> et 4 <sup>ème</sup> classes	- 23%
marchandises des 5 <sup>ème</sup> , 6 <sup>ème</sup> et 7 <sup>ème</sup> classes	- 20%
marchandises de la 8 <sup>ème</sup> classe	- 10%
marchandises de la 9 <sup>ème</sup> classe	- 5%

Remarque - Lesdits rabais pour le transport vers l'aval ne s'appliquent pas aux transports de marchandises entre des ports danubiens de la RFA et de l'Autriche.

Article 5 - Les entreprises de navigation du pays fournisseur de la marchandise ou du pays dans lequel se trouve le port danubien d'expédition et celles du pays acheteur de la marchandise ou du pays où se trouve le port danubien de destination, peuvent convenir entre elles et les propriétaires des marchandises d'appliquer pour le transport de marchandises liquides et solides des rabais ou des majorations aux taux du présent Accord.

Les entreprises de navigation qui sont convenues d'appliquer des majorations, en informent toutes les autres entreprises.

Des entreprises de navigation tierces ne peuvent appliquer des taux inférieurs à ceux concertés par deux entreprises de navigation qu'avec l'accord de ces deux entreprises.

En période d'étiage, le transporteur a le droit d'appliquer, avec l'accord de l'affréteur, des majorations aux tarifs en vigueur ou de résilier le contrat de transport.

Ce qui précède ne s'étend pas au transport de marchandises sur la relation Danube - mer.

Article 6 - Pour le transport de marchandises lourdes et encombrantes, le tarif par tonne augmente comme suit:

- a) une pièce de 5 à 10 t - 15%; une pièce de 10 à 20 t - 20%;
- b) une pièce de 16 à 20 m de long - 20%.

Les marchandises lourdes et/ou encombrantes pesant plus de 20 t ou mesurant plus de 20 m la pièce, ainsi que les pièces encombrantes sont transportées à des taux spéciaux fixés par des accords bilatéraux entre le transporteur et le client ou entre les entreprises de navigation participant au transport donné.

Article 7 - Si aucun accord préalable n'est intervenu entre l'expéditeur (l'affrèteur) et le transporteur, le fret est calculé comme suit:

a) pour des cargaisons lourdes ordinaires - 75% au moins de la portée en lourd du bateau figurant dans le Certificat de navigabilité. En période d'étiage, quand la portée en lourd du bateau n'est utilisée qu'à 75%, le fret est calculé d'après le poids effectif de la marchandise prise en charge par le bateau en fonction du niveau de l'eau du Danube;

b) pour des cargaisons légères - 60% au moins de la portée en lourd du bateau figurant dans le Certificat de navigabilité. Au cas où la capacité de charge totale du bâtiment est utilisée pour transporter du coke à destination de la Bulgarie, le fret est calculé d'après le poids effectif de la marchandise;

c) dans le cas où l'entière cargaison du bateau est constituée uniquement d'automobiles, de tracteurs, de machines agricoles et la composition de la cargaison ne permet pas d'exploiter entièrement la portée en lourd du bateau, le fret est payé d'après le poids effectif de la marchandise, mais au moins pour 60% de la portée en lourd figurant dans le Certificat de navigabilité.

Si la portée en lourd du bateau a été modifiée, le prix du fret est calculé d'après sa nouvelle portée en lourd.

Pour les marchandises générales et les petits lots de marchandises, au cas où le poids d'un lot est inférieur à 400 kg, le transporteur et l'affrèteur peuvent convenir d'un poids conventionnel qui servira au calcul du fret.

Article 8 - Au cas où le bois est acheminé sous forme de radeau, le tarif actuel est réduit de 50%. Si le bois transporté par bateau est scié, le taux appliqué est le tarif actuel majoré de 20%, calculé d'après le poids effectif de la marchandise.

Article 9 - Si le lieu de destination des marchandises est modifié en cours de route en direction d'un port ou de ports plus éloignés que le point de destination initial (si l'entreprise de navigation accepte ce changement), le prix du transport à partir de ce dernier port jusqu'au nouveau port de destination est calculé séparément, que le bateau ait fait escale ou non dans le port de destination initial.

Article 10 - Le prix du connaissement et de la lettre de voiture est de 11 kop.

Article 11 - Si le chargement d'une cargaison de même nature est opéré dans deux ou trois lieux, le prix du transport pour la totalité de la cargaison est calculé depuis le point de chargement le plus éloigné jusqu'au point de déchargement le plus éloigné si un accord préalable n'est pas intervenu entre l'expéditeur (ou l'affrèteur) et le transporteur.

Le présent Accord entre en vigueur le 31 décembre 1955; il est conclu pour une durée indéterminée.

Chacune des entreprises de navigation contractantes peut à tout moment dénoncer sa participation au présent Accord, moyennant un préavis de six mois notifié par écrit aux autres Parties contractantes.

Les Annexes au présent Accord en font partie intégrante.

Fait à Bratislava, le 26 septembre 1955, en un seul exemplaire, en langues russe et française\*, les deux textes faisant également foi.

Le présent Accord a été déposé auprès de l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, Société d'Etat (ČSPD), qui en enverra des copies certifiées conformes à chacune des entreprises de navigation signataires.

Adopté à Bratislava (RSTch),  
le 26 septembre 1955

---

\* *Le Secrétariat ne dispose pas du texte officiel en français.*

## A N N E X E S

### A L'ACCORD SUR LES TARIFS UNIFORMES

- Annexe 1 - Liste des ports et des points de chargement/déchargement sur le Danube, présentés selon leur position géographique, pour le calcul des distances tarifaires.
- Annexe 2 - Liste des ports et des points de chargement/déchargement sur le Danube, présentés dans l'ordre alphabétique, pour le calcul des distances tarifaires.
- Annexe 3 - Taux des tarifs du transport des marchandises sur le Danube en remonte.
- Annexe 4 - Taux des tarifs du transport des marchandises sur le Danube à la descente.
- Annexe 5 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises solides en provenance de la Pologne et à destination de la Bulgarie, qui transitent les ports de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie (Budapest).
- Annexe 6 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises solides en provenance de la Bulgarie et à destination de la Pologne, qui transitent les ports de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie (Budapest).
- Annexe 7 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises en provenance du port de Regensburg (RFA) acheminées vers les ports de la Yougoslavie.
- Annexe 8 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises en provenance de ports de la Yougoslavie à destination du port de Regensburg (RFA).

- Annexe 9 - Tarif particulier pour le transport de marchandises par voie du Danube entre des ports de la Yougoslavie et de l'Autriche.
- Annexe 10 - Tarif particulier pour le transport de marchandises par voie du Danube entre des ports de la RFA et de l'Autriche.
- Annexe 11 - Nomenclature et classification des marchandises conformément au Tarif uniforme de transit (TUT).

## Приложение 1

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

ПЕРЕЧЕНЬ ПОРТОВ  
И ПУНКТОВ ПОГРУЗКИ-РАЗГРУЗКИ НА Р. ДУНАЙ  
В ИХ ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ  
ДЛЯ ИСЧИСЛЕНИЯ ТАРИФНЫХ РАССТОЯНИЙ

Наименование порта	Сторона берега	Страна	Расстояние от Сулины	Расстояние до основного русла р. Дунай
1	2	3	4	5
Регенсбург	П	ФРГ	2379	-
Ирлбах	П	ФРГ	2301	-
Деггендорф	Л	ФРГ	2285	-
Руккасинг	П	ФРГ	2269	-
Шальдинг	П	ФРГ	2234	-
Хайнинг	П	ФРГ	2232	-
Пассау	П	ФРГ	2226	-
Энгельхартсцелль	П	АР	2201	-
Обермюль	Л	АР	2178	-
Ашах	П	АР	2160	-
Линц-порт	П	АР	2130	-
Линц-фест	П	АР	2127	-
Грейн	Л	АР	2079	-
Ибс	П	АР	2059	-
Пёхларн	П	АР	2042	-
Кремс	Л	АР	1998	-
Моосбирбаум	П	АР	1972	-
Тульн	П	АР	1963	-
Корнейбург	Л	АР	1942	-
Вена, русло	П	АР	1929	-
Вена, порт Альберн и Вена, порт Фрейденау	П	АР	1920	-
Вена, порт Лобау	Л	АР	1916	-
Братислава	Л	ЧССР	1868	-



1	2	3	4	5
Дьёр	П	ВНР	1794	15
Комаром	П	ВНР	1768	-
Комарно	Л	ЧССР	1767	-
Сень	П	ВНР	1762	-
Альмашфюзитё	П	ВНР	1758	-
Лабатлан	П	ВНР	1738	-
Вац	Л	ВНР	1680	-
Будапешт	Л	ВНР	1647	-
Дунауйварош	П	ВНР	1580	-
Пакш	П	ВНР	1529	-
Байя	Л	ВНР	1479	-
Мохач	П	ВНР	1447	-
Бездан	Л	СФРЮ	1425	-
Апатин	Л	СФРЮ	1401	-
Богоево	Л	СФРЮ	1367	-
Вуковар	П	СФРЮ	1335	-
Опатовац /рукав/	П	СФРЮ	1315	-
Бачка-Паланка	Л	СФРЮ	1299	-
Беочин	П	СФРЮ	1269	-
Нови Сад	Л	СФРЮ	1254	-
Белград-Сава	П	СФРЮ	1170	1
Белград	П	СФРЮ	1168	-
Панчево	Л	СФРЮ	1152	-
Смедерево	П	СФРЮ	1116	-
Базиаш	Л	СРР	1073	-
Велико Градиште	П	СФРЮ	1059	-
Молдова-Веке	Л	СРР	1048	-
Дренкова	Л	СРР	1016	-
Люботина	Л	СРР	979	-
Оршова	Л	СРР	955	-
Гура Вэй	Л	СРР	941	-
Кладово	П	СФРЮ	934	-
Турну-Северин	Л	СРР	931	-
Кривина	Л	СРР	896	-
Прахово	П	СФРЮ	861	-
Груя	Л	СРР	851	-
Четате	Л	СРР	811	-
Калафат	Л	СРР	795	-
Видин	П	НРБ	791	-
Лом	П	НРБ	743	-

1	2	3	4	5
Бекет	Л	СРР	679	-
Оряхово	П	НРБ	678	-
Корабия	Л	СРР	630	-
Сомовит	П	НРБ	608	-
Турну-Мэгуреле	Л	СРР	597	-
Кэтина	Л	СРР	594	-
Свиштов	П	НРБ	554	-
Зимнича	Л	СРР	554	-
Русе	П	НРБ	495	-
Джурджу	Л	СРР	493	-
Тутракан	П	НРБ	433	-
Олтеница	Л	СРР	430	-
Силистра	П	НРБ	376	-
Кэлэраши	Л	СРР	375	6
Кичу	Л	СРР	375	-
Олтина	П	НРБ	336	-
Чернавода	П	СРР	300	-
Хыршова	П	СРР	253	-
Джурджень	Л	СРР	239	-
Кишкани	Л	СРР	182	-
Браила	Л	СРР	170	-
Галац	Л	СРР	151	-
Рени	Л	СССР	130	-
Исакча	П	СРР	103	-
Измаил	Л	СССР	80	23
Тульча	П	СРР	71	-
Малюк	Л	СРР	44	-
Горгова	П	СРР	40	-
Кришан	П	СРР	21	-
Сулина	П	СРР	00	-

Примечания:

1. Расстояние между двумя портами или пунктами погрузки-разгрузки определяется как разница между расстояниями этих портов от Сулины.

2. Если порт или пункт погрузки-разгрузки расположен не на р. Дунай, а на рукаве р. Дунай или его канале, то к полученному, как выше указано, расстоянию следует прибавить расстояние до основного русла р. Дунай.

3. Расстояние между пунктами, не поименованными в Приложениях 1 и 2, определяется по Километровнику, изданному Дунайской Комиссией.

## Приложение 2

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

ПЕРЕЧЕНЬ ПОРТОВ  
И ПУНКТОВ ПОГРУЗКИ-РАЗГРУЗКИ НА Р. ДУНАЙ  
В АЛФАВИТНОМ ПОРЯДКЕ  
ДЛЯ ИСЧИСЛЕНИЯ ТАРИФНЫХ РАССТОЯНИЙ

Наименование порта	Сторона берега	Страна	Расстояние от Сулины	Расстояние до основного русла р. Дунай
1	2	3	4	5
Альмашфюзитё	П	ВНР	1758	-
Апатин	Л	СФРЮ	1401	-
Ашах	П	АР	2160	-
Базиаш	Л	СРР	1073	-
Бачка Паланка	Л	СФРЮ	1299	-
Байя	Л	ВНР	1479	-
Бездан	Л	СФРЮ	1425	-
Бекет	Л	СРР	679	-
Белград	П	СФРЮ	1168	-
Белград-Сава	П	СФРЮ	1170	1
Беочин	П	СФРЮ	1269	-
Богоево	Л	СФРЮ	1367	-
Браила	Л	СРР	170	-
Братислава	Л	ЧССР	1868	-
Будапешт	Л	ВНР	1647	-
Вац	Л	ВНР	1680	-
Велико Градиште	П	СФРЮ	1059	-
Вена	П	АР	1929	-
Вена, порт Альберн	П	АР	1920	-
Вена, порт Лобау	Л	АР	1916	-
Вена, порт Фрейденау	П	АР	1920	-
Видин	П	НРБ	790	-
Вуковар	П	СФРЮ	1335	-
Галац	Л	СРР	151	-

1	2	3	4	5
Горгова	П	СРР	40	-
Грейн	Л	АР	2079	-
Груя	Л	СРР	851	-
Гура Вэий	Л	СРР	941	-
Деггендорф	Л	ФРГ	2285	-
Джурджень	Л	СРР	239	-
Джурджу	Л	СРР	493	-
Дренкова	Л	СРР	1016	-
Дунауйварош	П	ВНР	1580	-
Дьёр	П	ВНР	1794	15
Зимнича	Л	СРР	554	-
Ибс	П	АР	2059	-
Измаил	Л	СССР	80	23
Ирлбах	П	ФРГ	2301	-
Исакча	П	СРР	103	-
Калафат	Л	СРР	795	-
Кишкани	Л	СРР	182	-
Кичу	Л	СРР	375	-
Кладово	П	СФРЮ	934	-
Комарно	Л	ЧССР	1767	-
Комаром	П	ВНР	1768	-
Корабия	Л	СРР	630	-
Корнейбург	Л	АР	1942	-
Кремс	Л	АР	1998	-
Кривина	Л	СРР	896	-
Кришан	П	СРР	21	-
Кэлэраши	Л	СРР	375	6
Кэтина	Л	СРР	594	-
Лабатлан	П	ВНР	1738	-
Линц-порт	П	АР	2130	-
Линц-фест	П	АР	2127	-
Лом	П	НРБ	743	-
Люботина	Л	СРР	979	-
Малюк	Л	СРР	44	-
Молдова-Веке	Л	СРР	1048	-
Моосбирбаум	П	АР	1972	-
Мохач	П	ВНР	1447	-
Нови Сад	Л	СФРЮ	1254	-
Обермюль	Л	АР	2178	-
Олтеница	Л	СРР	430	-

1	2	3	4	5
Олтина	П	СРР	336	-
Опатовац	П	СФРЮ	1315	-
Оршова	Л	СРР	955	-
Оряхово	П	НРБ	678	-
Пакш	П	ВНР	1529	-
Панчево	Л	СФРЮ	1152	-
Пассау	П	ФРГ	2226	-
Прахово	П	СФРЮ	861	-
Пёхларн	П	АР	2042	-
Регенсбург	П	ФРГ	2379	-
Рени	Л	СССР	130	-
Руккасинг	П	ФРГ	2269	-
Русе	П	НРБ	495	-
Свиштов	П	НРБ	554	-
Сёнь	П	ВНР	1762	-
Силистра	П	НРБ	376	-
Смедерево	П	СФРЮ	1116	-
Сомовит	П	НРБ	608	-
Сулина	П	СРР	0	-
Тульн	П	АР	1963	-
Тульча	П	СРР	71	-
Турну-Мэгуреле	Л	СРР	597	-
Турну-Северин	Л	СРР	931	-
Тутракан	П	НРБ	433	-
Хайнинг	П	ФРГ	2232	-
Хыршова	П	СРР	253	-
Чернавода	П	СРР	300	-
Четате	Л	СРР	811	-
Шальдинг	П	ФРГ	2234	-
Энгельхартсцелль	П	АР	2201	-

Примечания:

1. Расстояние между двумя портами или пунктами погрузки-разгрузки определяется как разница между расстояниями этих портов от Сулины.

2. Если порт или пункт погрузки-разгрузки расположен не на р. Дунай, а на рукаве р. Дунай или его канале, то к полученному, как выше указано, расстоянию следует прибавить расстояние до основного русла р. Дунай.

3. Расстояние между пунктами, не поименованными в Приложениях 1 и 2, определяются по Километровнику, изданному Дунайской Комиссией.

## Приложение 3

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

ТАРИФНЫЕ СТАВКИ  
НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО Р. ДУНАЙ  
ВВЕРХ ПРОТИВ ТЕЧЕНИЯ

(за 1000 кг в коп.)

Километры	К л а с с ы									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1-15	162	149	135	108	108	81	81	81	81	81
16-30	216	189	162	135	122	108	95	81	81	81
31-45	270	230	189	162	149	122	108	95	81	81
46-60	324	270	216	176	162	135	122	108	81	81
61-75	351	324	243	189	176	149	135	122	95	81
76-90	432	378	311	230	203	176	162	135	122	95
91-120	581	486	419	324	270	216	203	176	149	122
121-150	675	621	486	351	297	257	230	203	176	142
151-180	729	648	513	378	324	297	270	230	189	149
181-210	810	729	554	432	365	324	284	257	203	162
211-240	878	783	594	486	405	351	311	270	216	176
241-270	945	851	635	540	446	378	338	297	230	182
271-300	1013	905	675	594	486	405	365	324	243	196
301-400	1080	972	716	648	540	432	392	338	257	203
401-500	1148	1026	770	689	581	473	419	351	270	216
501-600	1215	1094	810	729	621	500	446	378	284	230
601-700	1283	1148	851	770	662	527	473	405	297	236
701-800	1350	1215	905	810	702	554	500	432	324	257
801-900	1418	1269	959	851	743	581	527	446	351	284
901-1000	1485	1350	1013	891	770	621	567	473	378	304
1001-1100	1519	1370	1046	918	790	648	587	486	392	311
1101-1200	1553	1391	1080	945	810	675	608	500	405	324
1201-1300	1586	1411	1114	972	830	702	628	513	419	338
1301-1400	1620	1431	1148	999	851	729	648	527	432	351
1401-1600	1688	1472	1215	1053	891	783	689	554	459	371
1601-1800	1755	1512	1283	1107	932	837	729	581	486	392
1801-2000	1823	1553	1350	1161	972	891	770	608	513	412
2001-2200	1890	1593	1418	1215	1013	945	810	635	540	432
2201-2400	1958	1634	1485	1269	1053	999	851	662	567	452

Примечание:

Грузы, перевозимые из портов Рени и Измаил в Братиславу, тарифицируются по поясному делению от 1801 до 2000.

Грузы, перевозимые из портов Галац и Браила в порт Братиславу, тарифицируются по поясному делению от 1601 до 1800 и в порт Комарно - по поясному делению от 1401 до 1600.

## Приложение 4

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

ТАРИФНЫЕ СТАВКИ  
НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО Р. ДУНАЙ  
ВНИЗ ПО ТЕЧЕНИЮ

(за 1000 кг в коп.)

Километры	К л а с с ы									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1-15	113	104	104	83	86	65	65	73	77	81
16-30	151	132	125	104	98	86	76	73	77	81
31-45	189	161	146	125	119	98	86	86	77	81
46-60	227	189	166	136	130	108	98	97	77	81
61-75	246	227	187	146	141	119	108	110	90	81
76-90	302	265	239	177	162	141	130	122	116	95
91-120	407	340	323	249	216	173	162	158	142	122
121-150	473	435	374	270	238	206	184	183	167	142
151-180	510	454	395	291	259	238	216	207	180	149
181-210	567	510	427	333	292	259	227	231	193	162
211-240	615	548	457	374	324	281	249	243	205	176
241-270	662	596	489	416	357	302	270	267	219	182
271-300	709	634	520	457	389	324	292	292	231	196
301-400	756	680	551	499	432	346	314	304	244	203
401-500	804	718	593	531	465	378	335	316	257	216
501-600	851	766	624	561	497	400	357	340	270	230
601-700	898	804	655	593	530	422	378	365	282	236
701-800	945	851	697	624	562	443	400	389	308	257
801-900	993	888	738	655	594	465	422	401	333	284
901-1000	1040	945	780	686	616	497	454	426	359	304
1001-1100	1063	959	805	707	632	518	470	437	372	311
1101-1200	1087	974	832	728	648	540	486	450	385	324
1201-1300	1110	988	858	748	664	562	502	462	398	338
1301-1400	1134	1002	884	769	681	583	518	474	410	351
1401-1600	1182	1030	936	811	713	626	551	499	436	371
1601-1800	1229	1058	988	852	746	670	583	523	462	392
1801-2000	1276	1087	1040	894	778	713	616	547	487	412
2001-2200	1323	1115	1092	936	810	756	648	572	513	432
2201-2400	1371	1144	1143	977	842	799	681	596	539	452



## Приложение 5

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ТАРИФ ДЛЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
СУХОГРУЗОВ ПО Р.ДУНАЙ ИЗ ПОЛЬШИ В БОЛГАРИЮ  
ЧЕРЕЗ ЧЕХОСЛОВАКИЮ И ВЕНГРИЮ (БУДАПЕШТ)

(за 1 т в руб. и коп.)

Классы	Из Братиславы	Из Комарно	Из Будапешта
А. В порты Видин, Лом, Оряхово			
1	9-45	8-78	8-10
2	8-33	7-65	7-20
3	7-20	6-53	6-08
4	6-30	5-63	5-40
5	5-63	4-95	4-73
6	4-95	4-28	3-94
7	4-28	3-83	3-60
8	3-60	3-38	3-15
9-10	3-15	2-93	2-70
Б. В порты Сомовит, Свиштов, Русе			
1	10-13	9-45	8-78
2	8-55	8-33	7-65
3	7-65	7-20	6-75
4	6-75	6-30	5-85
5	6-08	5-63	5-18
6	5-40	4-95	4-50
7	4-73	4-28	3-83
8	4-05	3-60	3-15
9-10	3-38	3-15	2-93

Приложение 6

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ТАРИФ ДЛЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
СУХОГРУЗОВ ПО Р. ДУНАЙ ИЗ БОЛГАРИИ В ПОЛЬШУ  
ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ЧЕХОСЛОВАКИИ И ВЕНГРИИ (БУДАПЕШТ)

(за 1 т в руб. и коп.)

Классы	До Братиславы	До Комарно	До Будапешта
А. Из портов Видин, Лом, Оряхово			
1	10-80	10-13	9-45
2	9-45	9-00	8-78
3	8-33	8-10	7-88
4	7-20	7-20	6-98
5	6-30	6-30	6-08
6	5-63	5-40	5-18
7	4-95	4-50	4-05
8	4-28	3-83	3-60
9-10	3-60	3-38	3-15
Б. Из портов Сомовит, Свиштов, Русе			
1	11-81	10-80	10-13
2	10-24	9-45	9-23
3	8-88	8-33	8-10
4	7-76	7-43	7-20
5	6-75	6-53	6-30
6	5-96	5-63	5-40
7	5-29	4-73	4-28
8	4-61	4-05	3-83
9-10	3-83	3-60	3-38

## Приложение 7

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО Р. ДУНАЙ  
ИЗ П. РЕГЕНСБУРГ (ФРГ) НАЗНАЧЕНИЕМ НА ПОРТЫ ЮГОСЛАВИИ

(за 1 т в руб. и коп.)

№ п/п	Наименование груза	Порт назначения	Фрахтовая ставка
1.	Стальные балки, листовое железо /жесть/ в рулонах, жесть в паке- тах, формированное железо, бе- тонное железо	Вуковар Белград Смедерево	5-34 5-78 5-78
2.	Железные трубы	Вуковар Нови Сад Белград Смедерево	5-63 5-87 6-08 6-08
3.	Кокс	Вуковар Нови Сад Белград Смедерево	4-74 5-04 5-34 5-34
4.	Уголь, антрацит	Вуковар Нови Сад Смедерево Белград	4-59 4-89 5-04 5-04
5.	Резаное дерево	Вуковар Белград Панчево Смедерево	5-04 5-39 5-39 5-39
6.	Пшеница	Апатин Вуковар Нови Сад Белград Смедерево Панчево	5-39 5-34 5-63 5-93 5-93 5-93

Примечание:

По всем остальным грузам, не указанным в исключительном тарифе, при перевозке из дунайских портов ФРГ в порты Югославии, действуют ставки Приложения 4 Соглашения о единых тарифах 1955 г. с увеличением:

- по 7 классу на 5%
- по 8 классу на 12%
- по 9 классу на 20%
- по 10 классу на 35%.

## Приложение 8

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО Р. ДУНАЙ  
ИЗ ПОРТОВ ЮГОСЛАВИИ НАЗНАЧЕНИЕМ НА П. РЕГЕНСБУРГ (ФРГ)

(за 1 т в руб. и коп.)

№ п/п	Наименование груза	Порт назначения	Фрахтовая ставка
1	Формированные камни	Белград	5-78
		Голубац	6-52
2	Пирит	Белград	5-34
		Прахово	6-52
3	Удобрения	Нови Сад	5-72
		Панчево	6-19
		Прахово	7-08
4	Пищевые продукты, зерно подсолнуха	Вуковар	6-82
		Нови Сад	7-11
		Белград	7-41
		Панчево	7-41
		Смедерево	7-41
5	Кукуруза	Апатин	6-52
		Вуковар	6-52
		Нови Сад	6-82
		Белград	7-11
		Панчево	7-11
		Смедерево	7-11
		Ковин	7-11
6	Целлюлоза	Вуковар	7-11

Примечание:

По всем остальным грузам, не указанным в исключительном тарифе, при перевозке из дунайских портов Югославии назначением на дунайские порты ФРГ действуют ставки Приложения 3 Соглашения о единых тарифах 1955 г. с увеличением:

- по 7 классу на 5%
- по 8 классу на 12%
- по 9 классу на 20%
- по 10 классу на 35%.

## Приложение 9

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО Р. ДУНАЙ  
МЕЖДУ ПОРТАМИ ЮГОСЛАВИИ И АВСТРИИ  
(Действует с 1 января 1976 г.)

(за 1 т в руб. и коп.)

Наименование груза	Направление перевозок	Фрахтовая ставка
Металлоизделия, класс ЕТТ8	Линц-Белград	5-38
	Линц-Смедерево	5-38
Пилолес, класс ЕТТ9	Линц - Вуковар	5-84
	Линц-Белград	6-67
	Кремс-Вуковар	5-34
	Кремс-Белград	6-17
	Вена-Вуковар	5-00
	Вена-Белград	5-84
Калийные соли, класс ЕТТ10	Линц-Нови Сад	3-80
	Линц-Прахово	5-14
Бумага, класс ЕТТ6	Линц-Белград	7-76
	Вена-Белград	6-93
Зерно, класс ЕТТ7	Панчево-Вена	5-50
	Панчево-Линц	6-24
	Нови Сад-Вена	5-20
	Нови Сад-Линц	5-80
	Апатин-Вена	4-91
	Апатин-Линц	5-50
Круглый лес, класс ЕТТ9	Нови Сад-Линц	5-84
	Вуковар-Линц	5-39
Руда, класс ЕТТ9	Вуковар-Линц	4-20

Примечание:

По всем остальным грузам и направлениям при перевозке между портами Австрии и Югославии действуют ставки Соглашения о единых тарифах (Приложение 3) со следующими надбавками:

- грузы класса ETT7 - 5%
- грузы класса ETT8 - 12%
- грузы класса ETT9 - 20%
- грузы класса ETT10 - 35%.



## Приложение 10

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО Р.ДУНАЙ  
МЕЖДУ ПОРТАМИ ФРГ И АВСТРИИ  
(Действует с 1 января 1976 г.)

(за 1 т в руб. и коп.)

Наименование груза	Порт отправления	Порт назначения	Фрахтовая ставка
Зерно, класс ЕТТ7	Регенсбург	Ашах	3,12
		Линц	3,12
		Пёхларн	3,67
		Кремс	4,38
		Вена	5,0
Жмых неупакованный, класс ЕТТ7	Регенсбург	Ашах	3,33
		Пёхларн	4,08
Металлоизделия, класс ЕТТ8	Регенсбург	Линц	3,92
		Кремс	5,42
		Вена	5,83
Кокс, брикеты, коксовая мелочь, класс ЕТТ9	Регенсбург	Линц	3,33
		Кремс	3,96
		Вена	4,38
Нефтепродукты	Регенсбург	Линц	3,33
		Вена	5,42
Удобрения в мешках, класс ЕТТ10	Линц	Регенсбург	3,33
Металлоизделия, класс ЕТТ7 и 8	Линц	Регенсбург	3,75
	Кремс	Регенсбург	5,42
Кокс, класс ЕТТ9	Линц	Регенсбург	3,33
Шлак, класс ЕТТ10	Линц	Пассау-	
		Хейнинг	1,88
Цемент неупакованный, класс ЕТТ9	Линц	Регенсбург	2,92
		Регенсбург	2,92

Примечание:

По всем остальным грузам и направлениям при перевозке между дунайскими портами Австрии и ФРГ действуют тарифы Братиславских соглашений (Приложение 3) с применением следующих надбавок:

Класс	7	8	9	10
Из п. Регенбург на п. Линц и обратно	10%	15%	35%	70%
п. Вена и обратно	13%	35%	45%	80%

## Приложение 11

к Соглашению о единых тарифах  
от 26 сентября 1955 г.

НОМЕНКЛАТУРА И КЛАССИФИКАЦИЯ ГРУЗОВ (ЕТТ)  
ПО АЛФАВИТУ

Наименование грузов	Класс
А	
Автобусы неразобранные .....	1
Автобусы разобранные .....	4
Автоклавы .....	3
Автол /минеральное смазочное масло/ .....	4
Автомобили неразобранные .....	1
Автомобили разобранные .....	4
Автомотрисы не на своих осях .....	1
Автопокрышки резиновые .....	1
Автоприцепы .....	1
Азот сжиженный .....	2
Аккумуляторы всякие и их части .....	2
Алебастр не в деле .....	10
Алкилбензин .....	4
Алунит /камень квасцовый/ .....	9
Альбумин .....	1
Алюминий, в том числе в порошке .....	4
Амилацетат .....	4
Аммиак едкий /наштырный спирт/ .....	6
Аммиак сжиженный .....	2
Аммоний серноокислый /сульфат аммония/ .....	10
Ангидрит вольфрамовый, мышьяковый, сернистый жидкий, сернистый безводный, уксусный, фталевый, хромовый:	
а/ в жидком виде .....	6
б/ в твердом виде .....	6
Ангидрит /шпат легкий/ в кусках .....	10
Ангидрит /шпат легкий/ молотый .....	6

Наименование грузов	Класс
Андезит .....	10
Анилин /масло анилиновое/ .....	1
Антрацен .....	3
Антрацит .....	9
Апатиты .....	9
Апельсины .....	3
Аппараты и их части: водолазные, газовые, гальванопластические, контрольные, медицинские, научные всякие, оптические, рисовальные, телеграфные, телефонные, фотографические, химические, физические, хирургические, чертежные, электрические .....	1
Аптекарские товары .....	1
Арахис /земляной орех/ обрушенный и необрушенный .....	7
Арбузы .....	7
Аргон .....	2
Арматура стеклянная и фарфоровая, кроме поименованной особо .....	2
Арматура электрическая, кроме поименованной особо .....	2
Асбест в кусках и порошке .....	7
Асбестин .....	4
Асбестит искусственный .....	9
Асбестит натуральный .....	4
Асбозурит .....	4
Асботермит .....	4
Асбофанера .....	4
Асфальт молотый /асфальтовый порошок/ всякий .....	8
Асфальт не в деле .....	8
Асфальтит .....	9
Ацетат целлюлозы .....	7
Ацетилен .....	2
Ацетилхлорид .....	6
Ацетон .....	4
Аэропланы в разобранном виде .....	4

Наименование грузов	Класс
Б	
Баббит /сплав цинковый/ .....	4
Бавик /сплав цинковый/ .....	4
Бадан /дубильное вещество/ .....	4
Базальт .....	10
Бакелит в порошке .....	4
Бакелит /пластмасса/ .....	1
Баки чугунные всякие .....	3
Баклажаны свежие .....	7
Балансы .....	9
Балата .....	1
Балки железные и стальные несклепанные .....	8
Балки железные и стальные склепанные .....	7
Балки железобетонные .....	9
Баллоны, в том числе в плетеных корзинах, стеклянные ...	2
Баллоны стальные .....	7
Балыки всякие .....	1
Бальзамы /алкогольные напитки/ .....	1
Бальзамы лекарственные .....	1
Бамбук .....	9
Бананы .....	3
Бандажи вагонные и паровозные, в том числе необделанные	7
Банки стеклянные всякие .....	4
Барабаны железные и стальные .....	7
Бараки разобранные .....	9
Баранина .....	2
Барий азотнокислый, сернистый сырой, хлористый /хлорно-бариевая соль/:	
а/ в жидком виде .....	6
б/ в сухом виде .....	6
Барит /шпат тяжелый/, в том числе молотый .....	9
Барит едкий и перекись бария .....	1
Барит сернокислый в сухом и тестообразном виде /бланфикс/ .....	6
Барит углекислый неочищенный /витерит/ .....	6
Барит углекислый очищенный /углебариевая соль/ .....	1

Наименование грузов	Класс
Барометры .....	1
Батареи гальванические .....	2
Батареи для центрального отопления и вентиляции и их части .....	7
Батареи электрические .....	2
Башмаки тормозные стальные .....	7
Бекмес /сгущенный виноградный сок/ .....	3
Бекон .....	2
Белила свинцовые, цинковые, литопонные и другие .....	1
Белье всякое .....	1
Бензин .....	4
Бензол всякий .....	4
Бентонит /глина дубильная/ .....	10
Бетон асбестовый .....	4
Бетон, кроме асбестового .....	8
Бечева и бечевка .....	1
Бидоны металлические .....	3
Бинокли .....	1
Бисквиты .....	1
Битум нефтяной жидкий и твердый .....	6
Битум естественный .....	8
Бобы всякие /горох, фасоль, соя, чечевица и др./ .....	7
Бой и щебень гончарный, горшечный, глиняный, шамотный ...	10
Бой, крошье, лом, обрезки, опилки, стружки, шкрап железа, жести, стали и чугуна .....	10
Бой стеклянный фарфоровый, фаянсовый .....	8
Боксит .....	9
Болванка железная и стальная литая .....	8
Болванка и заготовка бронзовая, латунная и алюминиевая ..	4
Болты из черных металлов .....	7
Бор фтористый .....	2
Ботинки кожаные, резиновые и матерчатые .....	2
Бочки и бочонки деревянные в разобранном и неразобранном виде .....	8
Бочки и бочонки железные и стальные .....	3
Брайтсток /смазка/ .....	4
Брак бумажный всякий /макулатура/ .....	8
Бревна /лес круглый/ .....	9

Наименование грузов	Класс
Брезенты холщовые, парусиновые и другие текстильные, в том числе прорезиненные и пропитанные .....	1
Брикеты из каменного и бурого угля .....	9
Бронза .....	4
Бронзовые изделия .....	3
Бруски точильные .....	3
Брусья шамотные .....	9
Брынза .....	1
Буза и бузун /соль комовая/ .....	7
Буксы из черных металлов .....	7
Бульжник .....	10
Бумага кровельная /шведский картон/ .....	9
Бумага металлизированная .....	6
Бумага парфюмерная, химическая и фотографическая .....	1
Бумага писчая, газетная, обойная, оберточная, пергаментная, печатная всякая, кроме поименованной особо .....	6
Бумага, полотно /шкурка/ и порошки для полировки: карборундовые, кремниевые, наждачные, песочные и стеклянные .....	1
Бутадиен /дивинил/ .....	2
Бутан .....	2
Бутанол /бутиловый спирт/, бутилацетат .....	4
Бутилен .....	2
Бутыли /баллоны/, в том числе в плетеных корзинах .....	2
Бутыли /баллоны/ и бутылки глиняные .....	3
Бутылки для сифонов .....	2
Бутылки стеклянные .....	4
Буфера и буферные подкладки, стаканы, стержни и тарелки	7

## В

Вагонетки в неразобранном виде .....	1
Вагонетки в разобранном виде .....	4
Вагоны в неразобранном виде не на своих осях .....	1
Вазелин медицинский .....	1
Вазелин технический .....	4

Наименование грузов	Класс
Валенки и другая обувь войлочная .....	2
Валлония /дубильное вещество/ .....	4
Валы из черных металлов .....	7
Вальцы чугунные .....	7
Ванны чугунные .....	7
Вар /сухая смола древесная/ .....	3
Вар земляной /асфальтовый гудрон/ .....	8
Вар /смола каменноугольная/ .....	3
Вар сапожный /смола сапожная/ .....	3
Вар /пек/ стеариновый/ .....	3
Варенья жидкие и сухие .....	1
Вата гигроскопическая .....	1
Вата канифольная .....	3
Вата льняная .....	1
Вата стеклянная .....	2
Вата хлопчатобумажная .....	1
Вата шелковая .....	1
Вата шерстяная .....	1
Вата шлаковая .....	4
Ватин хлопчатобумажный .....	1
Ватин шерстяной .....	1
Ведро из черных металлов .....	3
Велопокрышки резиновые .....	1
Велосипеды разобранные .....	4
Велосипеды неразобранные .....	1
Вентиляторы электрические .....	2
Веревки мочальные .....	5
Веревки пеньковые и хлопчатобумажные .....	1
Веревки соломенные .....	4
Веревочные изделия .....	1
Весы всякие .....	1
Вещества душистые натуральные и искусственные, кроме поименованных особо .....	1
Вещества земледобрильные органические и неорганические и химические .....	10
Вещества красильные минеральные тертые на масле .....	1
Вещества строительные вяжущие, кроме поименованных особо	10



Наименование грузов	Класс
Вещи домашние .....	6
Вещи дорожные .....	1
Вика в зернах .....	7
Вина виноградные .....	3
Вина фруктовые и ягодные .....	3
Винидур /пластмасса/ .....	1
Винидур в порошке .....	4
Винты и шурупы из черных металлов .....	7
Висмут .....	4
Водка всякая, коньяки, настойки, наливки и ликеры .....	1
Водород .....	2
Воды минеральные .....	4
Воды фруктовые и ягодные .....	4
Воздух жидкий сжатый .....	2
Воздуходувки разные .....	3
Войлок асбестовый .....	4
Войлок и войлочные изделия, кроме обуви .....	1
Волокна искусственного шелка, кроме поименованных особо ..	1
Волокна искусственные, кроме поименованных особо .....	1
Волокна растительные, кроме поименованных особо .....	4
Волокно асбестовое .....	4
Волокно штапельное .....	4
Волос всякий .....	1
Ворвань морских зверей .....	6
Воск горный .....	8
Воск пчелиный .....	1
Воск растительный .....	1
Вофатит /антинакипин/ .....	2
Вофатокс .....	6
Выжимки бобовые, виноградные, хлопчатниковые, картофельные, кунжутного семени, свекловичные, выжимки семенные .....	7
Выключатели электрические всякие .....	4
Выпрямители .....	4
Вулказит .....	1

Наименование грузов	Класс
Г	
Газ водяной .....	2
Газ светильный .....	2
Газгольдеры .....	7
Газойль .....	4
Газолин .....	4
Газеты и журналы .....	6
Газы сгущенные в герметической укупорке всякие, кроме поименованных особо .....	2
Гайки из черных металлов .....	7
Гайки латунные и медные .....	3
Галалит /пластмасса/ .....	1
Галантерея .....	1
Галипот .....	3
Галоши резиновые .....	2
Гальмей /цинковая руда/ .....	9
Гаолян .....	7
Гарпиус /канифоль/ .....	3
Гарт /сплав/ .....	4
Гастрономические товары, кроме поименованных особо .....	1
Гвозди железные .....	7
Гвозди латунные и медные .....	3
Гексахлоран /гексахлорциклогексан/ .....	6
Гексахлорциклогексан .....	6
Гекситан .....	6
Гелий .....	2
Генераторы .....	4
Гермизан .....	6
Гидрожир .....	1
Гидропульты .....	3
Гидрохинон .....	6
Гипосульфит натрия /антихлор/ .....	6
Гипс .....	10
Гири чугунные всякие .....	7
Глет .....	1
Глина всякая .....	10

Наименование грузов	Класс
Глинозем сернокислый в кусках .....	6
Глинозем солянокислый /алюминий хлористый/ .....	6
Глицерин .....	3
Глюкоза .....	4
Горны .....	7
Гранит /плиты/ .....	10
Гранозан .....	6
Графит в кусках и в измельченном виде .....	10
Грибы маринованные .....	5
Грибы свежие .....	7
Грибы соленые, квашеные, моченые .....	5
Грибы сушеные .....	5
Гудрон асфальтовый .....	8
Гудрон каменноугольный .....	3
Гудрон нефтяной твердый и парафинистый .....	6
Гудрон стеариновый и торфяной .....	3
Гуттаперча .....	1

## Д

Двери и рамы оконные деревянные .....	8
Двигатели всякие, кроме электрических, и их части .....	3
Двигатели электрические и их части .....	4
Двуокись титана /белила титановые/ .....	1
Деготь древесный и каменноугольный .....	3
Дезинфекционные средства .....	6
Декстрин /крахмальная камедь/ .....	4
Дерево всяких пород круглое и пиленое, кроме бамбука .....	9
Дерево дубильное .....	4
Деревья, деревца, кусты живые .....	1
Децелит /пластмасса/ .....	1
Децелит в порошке .....	4
Джут /юта/ .....	4
Диатомит /кизельгур, земля инфузорная/ .....	10
Дизели /двигатели внутреннего сгорания/ .....	3
Дизель-генераторы .....	4
Диметиламин .....	2
Диметиланилин .....	1

Наименование грузов	Класс
Диметилсульфат:	
а/ в жидком виде .....	6
б/ в твердом виде .....	6
Динитробензол, динитрофенол .....	6
Дистиллят бензиновый .....	4
Дистиллят винный /спирт коньячный/ .....	2
Дистиллят керосиновый .....	5
Дихлордифторметан /фреон/ .....	2
Дичь битая .....	2
Диломит обожженный и необожженный .....	10
Дома в разобранном виде .....	9
Домашние вещи .....	6
Домкраты .....	3
Дрова из всяких пород дерева .....	9
Дрожжи винные .....	7
Дрожжи всякие, кроме винных .....	1
Дубители естественные .....	4
Дубители искусственные .....	3
Дунза /табак/ .....	4
Дыни свежие .....	7
Дюралюминий не в деле, в листах, чушках, прутках и в ломе .	4
Е	
Елки .....	1
Ж	
Железо в блоках .....	8
Железо черновое, а также листовое, плакированное, полосовое, прокатное, сортовое .....	8
Жесть белая и черная .....	8
Жесть двуметальная не в деле .....	4
Жесть цинковая и медная .....	4
Животные всякие, кроме поименованных особо .....	3
Животные дикие .....	1

Наименование грузов	Класс
Животные домашние .....	3
Жир дельфиновый	
а/ в ледниках .....	2
б/ в крытых вагонах .....	2
Жир животных и птиц:	
а/ в ледниках .....	2
б/ в крытых вагонах .....	2
Жир китовый:	
а/ в ледниках .....	2
б/ в крытых вагонах .....	2
Жир-компаунд всякий .....	1
Жир рыбий .....	1
Жмыхи виноградные, кукурузные и другие .....	7
Жом свекловичный в сыром и сухом виде .....	7

## З

Заготовки железная и стальная .....	8
Заготовки кожаные .....	1
Заготовки фетровые для бот .....	2
Закрепители для лаков .....	1
Замазки всякие .....	1
Звери дикие .....	1
Зелень парижская /средство борьбы с вредителями/ .....	6
Земли и глины красильные в сухом виде .....	6
Земли и глины красильные тертые на масле и металлизированные .....	1
Зеркала .....	2
Зола всякая, кроме пиритной .....	10
Зола пиритная .....	9

## И

Игелит /пластмасса/ .....	1
Игелит в порошке .....	4
Игрушки металлические, глиняные, гончарные, деревянные и другие всякие .....	1
Известняк .....	10
Известь азотнокислая /селитра известковая/ .....	6
Известь белильная, борнокислая, винокислая, хлорная .....	6

Наименование грузов	Класс
Известь строительная .....	10
Изделия алебастровые .....	9
Изделия аптекарские .....	1
Изделия асбестовые .....	4
Изделия асфальтовые, кроме толя .....	8
Изделия бамбуковые, кроме мебели .....	8
Изделия бетонные, кроме поименованных особо .....	9
Изделия бумажные .....	6
Изделия веревочные .....	1
Изделия войлочные .....	1
Изделия вязаные /трикотаж/ .....	1
Изделия гипсовые, кроме строительных .....	3
Изделия гипсовые строительные .....	9
Изделия глиняные строительные .....	9
Изделия гуттаперчевые .....	1
Изделия деревянные всякие, кроме поименованных особо .....	8
Изделия железные и стальные, кроме поименованных особо ...	7
Изделия железобетонные строительные .....	9
Изделия жестяные, кроме поименованных особо .....	7
Изделия из андезита .....	3
Изделия из асбестового картона .....	4
Изделия из камня природного и искусственного глазированные строительные .....	3
Изделия из камня природного и искусственного, кроме строительных .....	3
Изделия из камыша, лозы, соломы всякие, кроме мебели .....	4
Изделия из пальмового волокна .....	5
Изделия из плакированного железа .....	7
Изделия из пластмасс .....	1
Изделия из цветных металлов и их сплавов, кроме поименованных особо .....	3
Изделия из щетины и волоса .....	1
Изделия из янтаря и янтарное сырье .....	1
Изделия и материалы изоляционные .....	1
Изделия каменные в соединении с металлическими частями .....	3
Изделия каучуковые .....	1
Изделия кожаные .....	1

Наименование грузов	Класс
Изделия колбасные .....	2
Изделия кондитерские .....	1
Изделия ксилолитовые .....	8
Изделия литоидовые .....	9
Изделия макаронные .....	1
Изделия медные и латунные, кроме поименованных особо .....	3
Изделия меховые .....	1
Изделия мочальные .....	5
Изделия нетеплопроводные для изоляции, состоящие из асбеста, пробковой массы, волокнистого стекла или из соединения их друг с другом .....	4
Изделия паркетные .....	8
Изделия парфюмерно-косметические .....	1
Изделия пробковые .....	1
Изделия проволочные из черных металлов .....	3
Изделия резиновые, кроме поименованных особо .....	1
Изделия свинцовые и оловянные .....	3
Изделия стальные, кроме поименованных особо .....	7
Изделия стеклянные, кроме поименованных особо .....	2
Изделия строительные из камня искусственного: алебастровые, гипсовые, литоидовые, цементные, бетонные и железобетон- ные .....	9
Изделия строительные из камня природного неглазированные ...	8
Изделия табачные из всякого табака, кроме простого /махорки/.....	1
Изделия табачные из простого табака /махорки/ .....	4
Изделия трубчатые стальные .....	7
Изделия фарфоровые, фаянсовые и хрустальные .....	2
Изделия фибровые .....	6
Изделия фибролитовые .....	8
Изделия целлулоидовые .....	1
Изделия цементные и цементобетонные, кроме строительных изделий .....	3
Изделия цинковые, кроме поименованных особо .....	3
Изделия чугунные .....	7
Изделия чулочные .....	1
Изделия шамотовые, кроме поименованных особо .....	3

Наименование грузов	Класс
Изделия шорные .....	1
Изделия щеточные .....	1
Изделия ювелирные .....	1
Изобутилацетат .....	4
Изоляторы фарфоровые и стеклянные всякие .....	2
Изооктан .....	4
Изопропанол .....	4
Изразцы /кафли/ всякие .....	3
Изюм .....	2
Икра всякая, кроме черной .....	1
Икра живая рыбоводная и мальки .....	1
Икра черная .....	1
Ильменит /титаножелезистая руда/ .....	9
Инвентарь театральный и цирковой .....	1
Инструмент буровой .....	3
Инструменты: астрономические, геодезические, математические, механические, медицинские, научные всякие, оптические, рисовальные, фотографические, хирургические и чертежные .....	1
Инструменты контрольно-измерительные из черных металлов /калибры, шаблоны, штангели и др./ .....	3
Инструменты музыкальные .....	1
Инструменты ремесленные .....	7
Ипорка .....	4

## К

Кабели телеграфные и телефонные всякие .....	1
Казеин .....	1
Кадмий .....	4
Каинит .....	10
Какао в зерне .....	1
Калий бромистый, марганцовокислый, сернокислый, солянокислый, углекислый /поташ/, хлорноватокислый и другой, кроме поименованного особо .....	6
Кали едкое .....	6
Кальций карбид .....	3
Кальций оловянокислый .....	4



Наименование грузов	Классы
Кальций хлористый:	
а/ в жидком виде .....	6
б/ в сухом виде .....	6
Камень алебастровый .....	10
Камень асфальтовый .....	8
Камень бетонный /в том числе пустотелый/ .....	8
Камень голыш .....	10
Камень жерновой .....	8
Камень карборундовый необработанный .....	10
Камень квасцовый /алунит/ .....	9
Камень наждачный необработанный .....	10
Камень оловянный .....	9
Камень строительный всякий, кроме поименованного особо ...	10
Камень цементный .....	10
Камень шамотный .....	9
Камень шлаковый .....	8
Камеры резиновые автомобильные и велосипедные .....	1
Камеры резиновые автомобильные и велосипедные старые .....	6
Камнедробилки .....	3
Камни точильные всякие, природные и искусственные .....	3
Камыш и тростник непрессованный .....	6
Камыш и тростник в прессованных тюках:	
в крытых вагонах .....	9
на платформах и прочих открытых вагонах .....	9
Канаты и веревки асбестовые .....	4
Канаты проволочные .....	7
Канаты шерстяные и хлопчатобумажные .....	1
Канифоль /гарпиус/ .....	3
Каолин .....	10
Капли гофманские .....	1
Капуста кислая .....	5
Капуста свежая качанная .....	7
Капуста свежая цветная, брюссельская, савойская .....	7
Каракули /овечьи шкурки/ выделанные .....	1
Каракули невыделанные:	
а/ в сухом виде и мороженые .....	1
б/ мокросоленые .....	2

Наименование грузов	Класс
Карболинеум .....	3
Карбонат бария /углекислый барий/ .....	6
Карборунд в порошке .....	1
Карболит .....	1
Картины и рисунки ручной работы .....	4
Картон асбестовый .....	4
Картон всякий, кроме асбестового, кровельного и гофрированного .....	7
Картон гофрированный .....	2
Картон шведский /кровельный/ .....	9
Картофель, кроме раннего .....	8
Картофель ранний при отправлении его с I/V до 31/VIII ....	7
Картофель сушеный .....	5
Катанка алюминиевая и медная .....	4
Катанка железная и стальная .....	8
Катки шоссейные .....	3
Каучук натуральный и синтетический .....	1
Каучуковые изделия .....	1
Каучуконосы /стебли и корни растений/ .....	1
Кафель .....	3
Кварц в кусках и молотый .....	10
Кварцит .....	10
Квасцы всякие .....	6
Кенаф .....	4
Кендырь .....	4
Керосин .....	5
Кизельгур /инфузорная земля, диатомит/ .....	10
Кинооборудование .....	1
Кинескопы .....	1
Кирпич глазированный .....	3
Кирпич кислотоупорный, огнеупорный всякий .....	9
Кирпич обыкновенный строительный .....	8
Кирпич шамотный .....	9
Кислород сжатый жидкий .....	2
Кислота азотная .....	6
Кислота борная неочищенная .....	6
Кислота борная очищенная .....	1

Наименование грузов	Класс
Кислота вольфрамовая .....	6
Кислоты карболовая /фенол/ и креозотовая очищенные .....	2
Кислота карболовая /фенол/ неочищенная .....	3
Кислота муравьиная .....	6
Кислота серная всякая .....	6
Кислота серноазотная .....	6
Кислота смоляная .....	3
Кислоты соляная и уксусная .....	6
Кислота таловая .....	3
Кислота фосфорная .....	6
Кислота хлорсульфоновая .....	6
Кислота щавелевая .....	6
Кишки всякие .....	4
Кишмиш .....	2
Клапаны железные, чугунные .....	7
Клеенка .....	1
Клей вишневый, смоляной .....	1
Клей гарпиусный .....	3
Клей гусеничный .....	3
Клей декстриновый .....	4
Клей, кроме поименованного особо .....	1
Клейбемасса .....	1
Клепка, планки, дощечки деревянные всякие .....	9
Книги конторские .....	4
Книги печатные .....	6
Ковры .....	1
Кожа искусственная, в том числе с примесью резины .....	1
Кожа подошвенная .....	1
Кожаные изделия .....	1
Кожы и шкуры выделанные .....	1
Кожы, шкуры невыделанные всякие:	
а/ в сухом виде и мороженые .....	1
б/ мокросоленые .....	2
Кокконы шелковичные .....	1
Кокс, кроме нефтяного и торфяного, и коксовая мелочь .....	9
Кокс нефтяной .....	6
Кокс торфяной .....	9
Колбы стеклянные .....	2

Наименование грузов	Класс
Колеса железнодорожные на осях /скаты/ .....	4
Колеса с резиновыми покрышками .....	4
Колодки тормозные чугунные .....	7
Колосники из черных металлов .....	7
Колчедан железный .....	9
Колчедан медный .....	9
Колчедан серный .....	9
Кольраби .....	7
Кольца из цветных металлов .....	3
Кольца из черных металлов .....	7
Коляски детские .....	1
Комбайны .....	3
Комбижир .....	1
Комбикорм для скота .....	7
Коммутаторы .....	4
Компаунд-жир .....	1
Комплекты спортивные .....	1
Компоты в жестяных банках .....	4
Компоты в стеклянных банках .....	4
Компрессоры всякие .....	3
Консервы всякие в жестяных банках .....	4
Консервы всякие в стеклянных банках .....	4
Конструкции железные и стальные .....	7
Конфеты всякие .....	1
Концентрат апатитов .....	9
Концентрат магнетитовый .....	9
Концентраты пищевые .....	1
Концентраты рудные, особо не поименованные .....	9
Концы пряжи всякой .....	6
Копра .....	2
Копры и их части .....	3
Кора дубильная .....	4
Кора дубовая, еловая .....	4
Кора и корни каучуконосных растений .....	1
Кора пробковая .....	1
Корень валерьяновый .....	1
Корни и пни древесные .....	8
Корни лекарственные .....	1
Корни цикория .....	5

Наименование грузов	Класс
Корпуса судов неразобранные	1
Корунд в кусках	10
Корунд молотый	1
Кость моржовая	1
Кость простая, не в деле жженая и молотая	6
Кость слоновая, черепаховая и другая поделочная	1
Котлы железные и чугунные паровые и другие открытые и закрытые для промышленного оборудования	3
Котлы кухонные	3
Кофе искусственный	1
Кофе натуральный	1
Краны гидравлические путевые	3
Краны подъемные и их части	3
Краны подъемные на своих осях	13
Краска кубовая /индиго/	1
Краска типографская, кроме черной	1
Краска типографская черная	1
Краска цинковая серая	1
Краски анилиновые	1
Краски лаковые	1
Краски минеральные сухие, а также на воде и в тесте	6
Краски минеральные, тертые на масле и металлизированные	1
Краски свинцовые и литопонные	1
Краски силикатные	6
Краски хромовые	1
Крахмал всякий	4
Крезол неочищенный	3
Крезол очищенный	2
Кремень в кусках и измельченном виде	10
Креозот неочищенный	3
Креозот очищенный	2
Креолин	2
Крестовины буферные	7
Крестовины, переводы и стрелки	7
Криолит натуральный и искусственный	6
Криптон	2
Кровати металлические	4
Круги точильные и шлифовальные	3
Крупа всякая	7

Наименование грузов	Класс
Кряжи .....	9
Ксенон .....	2
Ксилол каменноугольный .....	2
Ксилолит .....	8
Кудель .....	4
Кукуруза в зерне .....	7
Кукуруза в початках зеленая .....	7
Кукуруза в початках сухая .....	8
Кули мочальные .....	5
Культиваторы .....	3
Купорос железный .....	6
Купорос медный /сульфат меди, купорос синий/ .....	6
Купорос никелевый, цинковый .....	6
Кухни походные .....	3

## Л

Лак каменноугольный .....	3
Лаки масляные, спиртовые, скипидарные .....	1
Лакокраска каменноугольная .....	3
Лампочки электрические .....	1
Лампы вакуумные и выпрямительные .....	1
Лампы шахтерские .....	7
Латекс натуральный и синтетический .....	1
Латунь .....	4
Лебедки .....	7
Лен .....	4
Лента магнитная .....	1
Ленты бумажные всякие .....	6
Ленты галантерейные .....	1
Ленты для пишущих машин .....	4
Ленты изоляционные .....	1
Ленты из цветных металлов .....	4
Ленты из черных металлов .....	8
Ленты кинематографические, фотографические, рентгеновские ..	4
Лес крепежный .....	9

Наименование грузов	Класс
Лесные грузы, кроме поименованных особо	8
Лигнин /целлюлозная вата/	1
Лигнит /бурый уголь/	9
Лигроин	5
Лизол	2
Лимоны	3
Линолеум	1
Линтер /хлопок/	5
Листы алюминиевые, медные, латунные, свинцовые, цинковые	4
Листы железные и стальные	8
Литье железное, стальное и чугунное всякое	7
Лифты	3
Локомобили	3
Локомотивы в неразобранном виде не на своих осях	1
Локомотивы в разобранном виде	4
Лом алюминиевый, баббита, бавика, меди, томпака, свинца и других цветных металлов	4
Лом железа, жести, стали и чугуна	10
Лоскут кожаный выделанный	6
Лоскут кожи жесткой /подошвенной/	6
Луб-кудель, а также луб трепанный длинный	4
Лук морской	1
Лук-порей	7
Лук репчатый обыкновенный и лук-саженец	7
Лыжи деревянные	1
Лягушки	1

## M

Магнетит	10
Магнезия жженая /окись магнезия/	1
Магнезия сернокислая /сырая неочищенная/	6
Магний металлический	4
Магний хлористый	6
Мази нефтяные	4
Мазут всякий, а также смесь мазута с другими нефтепродуктами	6
Мазь вагонная, паровозная, колесная и вазелиновая	4

Наименование грузов	Класс
Мазь графитная .....	4
Макароны .....	1
Макулатура бумажная .....	8
Мандарины .....	3
Манометры .....	1
Маргарин .....	1
Маргагуселин .....	1
Марля и перевязочные средства медицинские .....	1
Марля, кроме медицинской .....	1
Масла нефтяные смазочные неотработанные .....	4
Масла нефтяные смазочные отработанные .....	6
Масла растительные всякие: арахисовое, анисовое, бобовое, кокосовое, конопляное, кориандровое жирное /неэфирное/, косторовое /клевещинное, рициновое/, кукурузное, кунжутное, льняное, маковое, ореховое, пальмовое, пальм-керновое, персиковое, подсолнечное, рапсовое, рыжиковое, сафлоровое, соевое, сурепное, тунговое, фурфурол, хлопковое /хлопчатниковое/ и другие .....	4
Масла каменноугольные легкие .....	2
Масла каменноугольные тяжелые .....	3
Маслины /оливки/ сушеные и маринованные .....	2
Масло анилиновое /анилин/ .....	1
Масло антраценовое .....	3
Масло веретенное .....	4
Масло животное .....	1
Масло кетоновое .....	3
Масло креозотовое .....	3
Масло машинное .....	4
Масло сивушное .....	4
Масло сланцевое легкое .....	4
Масло сланцевое тяжелое .....	6
Масса асбестовая .....	4
Масса асфальтовая .....	8
Масса стеклянная .....	3
Масса кабельная заливочная .....	1
Масса контактная для химических синтезов .....	6
Масса угольная для набивки .....	2
Масса фарфоровая .....	8
Масса шамотовая .....	9



Наименование грузов	Класс
Масса электродная .....	6
Масса эмалевая .....	1
Материалы пенистые /губчатые/ для тепловой изоляции .....	4
Материи льняные, пеньковые, трикотажные, хлопчатобумажные, шелковые, шерстяные всякие .....	1
Матрацы пуховые, перовые и волосяные .....	1
Маты камышовые .....	4
Махорка крошенная, тертая .....	4
Машины всякие для промышленного оборудования и строительства и их части, кроме поименованных особо .....	3
Машины динамоэлектрические .....	4
Машины дорожные .....	3
Машины земледельческие и сельскохозяйственные .....	3
Машины и машинки всякие, кроме поименованных особо .....	3
Машины пишущие и счетные .....	1
Машины типографские .....	3
Машины швейные .....	3
Мебель деревянная всякая .....	1
Мебель железная, также в соединении с другими материалами ..	4
Мебель плетеная из камыша, лозы, тростника и т.п. ....	1
Мед пчелиный .....	1
Мед /напиток/ фруктовый и ягодный .....	3
Медь желтая и красная .....	4
Медь серноокислая /медный купорос/ .....	6
Мезамоль .....	6
Мездра сухая .....	6
Мел белый в кусках и молотый .....	6
Меланж кислотный /смесь серной и азотной кислот/ .....	6
Мелас .....	4
Металлический натрий .....	3
Металлы цветные и их сплавы во всяком виде, кроме поименованных особо .....	4
Метан .....	2
Метанол /спирт метиловый/ .....	4
Метил хлористый .....	2
Метиламин .....	2
Метилэтилкетон .....	4
Метол .....	6
Мех овчинный .....	1

Наименование грузов	Класс
Меха, кроме поименованных особо .....	1
Мешки бумажные .....	6
Мешки из пластмассы .....	1
Мешки тканевые .....	1
Миканит /слюда прессованная/ .....	8
Микроскопы .....	1
Миндальные орехи .....	2
Молоко в порошке .....	1
Молоко всякое, кроме молока в порошке .....	1
Молоты паровые .....	3
Молоты пневматические .....	3
Монометиламин сжиженный .....	2
Морковь .....	7
Моторы электрические .....	4
Мотоциклы неразобранные .....	1
Мрамор .....	10
Мука пшеничная, ржаная и прочая .....	7
Мука рыбная кормовая .....	5
Мыло простое твердое и жидкое .....	2
Мыло туалетное, твердое и жидкое .....	2
Мышьяк металлический .....	4
Мясо домашних и диких животных свежее .....	2

## Н

Наборы типографские /шрифт/ .....	3
Накладки рельсовые .....	7
Напитки безалкогольные .....	4
Напитки фруктовые и ягодные в сухом виде .....	1
Натр всякий .....	6
Натр едкий в растворе /щелок/ .....	6
Натрий двусерноокислый /бисульфат натрия/ .....	6
Нафталин .....	3
Нафтол, его сульфатокислоты и соли .....	1
Нашатырь /аммоний хлористый/ .....	6
Неон .....	2
Нефть моторная .....	6

Наименование грузов	Класс
Нефть сырая всякая .....	6
Нигрол .....	6
Никель .....	4
Никотин-сульфат .....	6
Нити из стеклянного волокна .....	4
Нити из искусственного шелка .....	1
Нитки шелковые и шерстяные .....	1
Нитрокраски .....	1
Нитролаки .....	1
Нитроэмали .....	1

0

Обои и бордюры для обоев .....	6
Обрезки кож выделанных .....	6
Обрезки кожи подошвенной искусственной и кожкартона .....	6
Обрезки овчинных и сурковых шкур .....	6
Обувь валяная .....	2
Обувь войлочная .....	2
Обувь кожаная .....	2
Обувь резиновая .....	2
Овес .....	7
Овощи вяленые, моченые, соленые, сушеные и квашеные .....	5
Овощи маринованные и пастеризованные .....	5
Овощи свежзамороженные .....	7
Овощи свежие, кроме поименованных особо .....	7
Овчины выделанные .....	1
Огнетушители и их части .....	3
Огурцы свежие .....	7
Одежда и белье всякие .....	1
Одеколон .....	1
Озокерит сырой .....	8
Оксид алюминия /глинозем/ .....	9
Оксид железа и цинка .....	1
Оксид хрома .....	6
Оксид этилена .....	2

Наименование грузов	Класс
Олеум /кислота серная дымящаяся/ .....	6
Олифа /масло вареное/ .....	4
Олифа искусственная .....	3
Олово не в деле .....	4
Опий .....	1
Опилки древесные /мука древесная/ .....	9
Орехи всякие, кроме арахиса .....	2
Орудия земледельческие .....	3
Оси вагонные и паровозные .....	7
Отруби и высеvky хлебные .....	7
Охра, кроме тертой на масле .....	6
Охра тертая на масле и металлизированная .....	1

## П

Пакля всякая .....	4
Палатиноль .....	4
Палатки .....	1
Папиросы, кроме махорочных .....	1
Папиросы махорочные .....	4
Паральдегид .....	4
Парафин .....	4
Парафин сульфохлорид .....	4
Паркет и паркетные изделия .....	8
Паровозы в неразобранном виде не на своих осях .....	1
Паровозы на своих осях .....	12
Парусина .....	1
Парфюмерно-косметические изделия .....	1
Пассы текстильные всякие .....	1
Патока картофельная .....	4
Патока фруктовая и ягодная .....	1
Пек /сухая смола/ .....	3
Пек нефтяной твердый и жидкий .....	6
Пектин .....	4
Пемза в кусках .....	8
Пенька всякая .....	4
Пербунан /синтетический каучук/ .....	1

Наименование грузов	Класс
Первинан /краска/	1
Перволит /искусственная кожа/	1
Пергамент бумажный	6
Переводы стрелочные	7
Перекись водорода	2
Переключатели антенные	1
Перец в зерне и молотый всякий /в том числе паприка/	1
Перо птичье	1
Перфоль /в порошке/	4
Перфоль /пластмасса/	1
Песок кварцовый	10
Песок сахарный	3
Песок формовочный	10
Печенье кондитерское	1
Печи из черных металлов	7
Печи электрические	1
Пианино и рояли	1
Пиво	3
Пиломатериалы	9
Пилы ручные	7
Пинолин	1
Пиронафт /тяжелое осветительное масло/	5
Пластификаторы	4
Пластинки фотографические	4
Пластины и блоки термоизоляционные	4
Пластмассы: винидур, децелит, игелит, поливинилхлорид /ПВЦ/ и другие, кроме поименованных особо	1
Платье готовое всякое, в том числе кожаное	1
Плексиглас /стекло авиационное/	2
Пленка кинематографическая, фотографическая и рентгеновская	4
Плитки асбестоцементные	8
Плитки и плиты асбестовые	4
Плиты древесноволокнистые и из древесных стружек	8
Плиты и плитки из камня искусственного и природного глазированные	3
Плоды шиповника	2
Повидло и пюре из овощей	5
Повидло фруктовое и ягодное	4

Наименование грузов	Класс
Подкладки рельсовые .....	7
Подшипники стальные .....	7
Покрышки резиновые для автомашин, мотоциклов и велосипедов .....	1
Поливинилхлорид ПВХ /пластмасса/ .....	1
Поливинилхлорид ПВХ в порошке .....	4
Полидиен /олифа искусственная/ .....	3
Политура .....	1
Полугудрон .....	6
Помидоры /томаты/ свежие и свежемороженые .....	7
Порошки для истребления насекомых и предохранения растений от вредителей, кроме поименованных особо .....	6
Порошки-наполнители для пластмасс, кроме поименованных особо .....	4
Порошки стиральные .....	2
Порошок для обесцвечивания /флоридин или фулерова земля/ ...	6
Порошок стеклянный .....	3
Порошок яичный .....	2
Портер .....	3
Пособия учебные печатные .....	6
Посуда алюминиевая .....	3
Посуда глиняная .....	3
Посуда железная и жестяная, в том числе эмалированная или покрытая другими металлами .....	3
Посуда из цветных металлов .....	3
Посуда стеклянная столовая и кухонная, посуда фарфоровая и фаянсовая .....	2
Посуда чугунная .....	3
Препарат "Агермин" .....	1
Препараты ДДТ .....	6
Препараты галеновые .....	1
Препараты динитрокрезола .....	6
Прессшпан .....	6
Прессы гидравлические .....	3
Прессы для изготовления вина .....	3
Прессы для обработки металла .....	3
Прессы для сена и соломы .....	3
Прессы, кроме поименованных особо .....	3
Приборы: астрономические, газовые, гальванопластические, геодезические, математические, медицинские, механические, морские, научные всякие, оптические, рисовальные, физические, телеграфные, фотографические, химические, хирургические, чертежные и электрические .....	1

Наименование грузов	Класс
Приборы нагревательные электрические .....	1
Принадлежности канцелярские .....	4
Принадлежности конторские .....	4
Принадлежности постельные: белье постельное .....	1
Принадлежности постельные: одеяла, подушки и матрацы пуховые, перовые и волосяные .....	1
Пробка .....	1
Проволока железная и стальная неизолированная .....	7
Проволока изолированная всякая .....	1
Проволока из цветных металлов, кроме поименованной особо ...	3
Проволока сварочная из черных металлов .....	7
Произведения полиграфические без рам .....	6
Произведения полиграфические в рамах .....	4
Пропан .....	2
Пропилацетат .....	4
Пропилен .....	2
Протравы и сиккативы .....	1
Пружины железные и стальные .....	7
Прутья и сучья древесные, кроме поименованных особо .....	8
Пряжа бумажная .....	1
Пряжа льняная и пеньковая .....	1
Пряжа хлопчатобумажная .....	1
Птица домашняя битая .....	2
Птицы домашние и дикие живые .....	1
Пульпа фруктовая .....	4
Пух домашних животных .....	1
Пух птичий и перо .....	1
Пух хлопковый, льняной и пеньковый .....	4
Пушнина выделанная .....	1
Пчелы в ульях .....	1
Пшеница .....	7
Пыль цинковая .....	4
Пюре томатное в жестяных банках .....	4
Пюре томатное в стеклянных банках .....	4
Пюре фруктовое и ягодное .....	4

## Наименование грузов

Класс

## Р

Радиаторы из цветных металлов .....	3
Радиаторы чугунные .....	7
Радиоаппараты и радиопринадлежности .....	1
Радиоприемники .....	1
Раковины железные и стальные .....	7
Рама белый .....	4
Ранцы и сумки /кроме холщовых и брезентовых/, портфели, саквояжи, чемоданы .....	1
Раствор едкого кали .....	6
Раствор едкого натра /натриевый щелок/ .....	6
Растворители ацетоновые, кетоновые и метиловые .....	4
Растения вечнозеленые .....	1
Растения лекарственные .....	1
Резервуары железные .....	3
Резина искусственная .....	1
Резина не в деле .....	1
Рельсы всякие .....	8
Ремизы хлопчатобумажные .....	1
Ремни гуттаперчевые .....	1
Ремни кожаные .....	1
Ремни приводные /пассы/ .....	1
Рендолан .....	6
Реостаты .....	4
Рессоры стальные .....	7
Рис .....	7
Рога и копыта .....	6
Рога оленьи .....	1
Рогожи .....	5
Родамоль .....	6
Рожь .....	7
Ростки кукурузные .....	7
Ротары .....	4
Ртуть .....	4
Рубероид /кровельный материал/ .....	9
Руда всякая .....	9



Наименование грузов	Класс
Руда рутиловая .....	9
Ружья охотничьи .....	1
Рукава пожарные и водопроводные брезентовые .....	1
Рукава пожарные и водопроводные шелковые .....	1
Рыба вяленая, копченая, соленая, маринованная .....	5
Рыба живая всякая .....	1
Рыба копченая красная .....	1
Рыба свежая и мороженая всякая .....	1
Рыба сушеная .....	5

## C

Сажа сухая, в том числе костяная .....	4
Саженьцы всякие .....	1
Сало баранье, говяжье, свиное, гусиное, свежее и топленое:	
а/ в ледниках .....	2
б/ в крытых вагонах .....	2
Сапоги валяные .....	2
Сапонат /кил/ .....	6
Сахар виноградный и крахмальный /глюкоза/ .....	4
Сахар кормовой .....	7
Сахар молочный .....	4
Сахар рафинад и песок .....	3
Сахар свинцовый /свинец уксуснокислотный/ .....	6
Сахарин .....	1
Свекла сахарная .....	8
Свекла столовая и кормовая .....	7
Свечи восковые .....	2
Свечи для двигателей внутреннего сгорания .....	3
Сероуглерод .....	2
Сетки для кроватей железные .....	4
Сетки и ткани проволочные из цветных металлов .....	3
Силикат калия и силикат натрия:	
а/ в жидком виде .....	6
б/ в твердом виде .....	6
Сильвексоль .....	6
Сильвинит .....	10
Скипидар .....	3

Наименование грузов	Класс
Скорлупа маковая .....	1
Скорлупа ореховая и фруктовых косточек .....	8
Скрепления рельсовые .....	7
Сланцы горючие .....	9
Сливки свежие и стерилизованные .....	1
Слюда .....	8
Смесь мазута с бензином, керосином и нефтью .....	6
Смесь огнетушительная .....	6
Смесь пропана и бутана .....	2
Сметана .....	1
Смола древесная, кроме поименованной особо .....	3
Смола каменноугольная /вар/ .....	3
Смола нефтяная .....	6
Смола резиновая .....	1
Смола сапожная /вар/ .....	3
Смолы жевательные .....	1
Свечи парафиновые .....	2
Свечи стеариновые .....	2
Свинец азотнокислый .....	1
Свинец не в деле .....	4
Селитра аммиачная, известковая, калийная, натриевая .....	6
Сельдь всякая .....	5
Семафоры железные и их части .....	7
Семена кормовых трав: клевера, люцерны, вики, люпинуса, росички, эспарсета и других .....	1
Семена лекарственных растений .....	7
Семена масличные: анисовые, кориандровые, конопляные, льняные, маковые, подсолнечные, рапсовые, рециновые, сафлоровые, сурепные и другие .....	7
Семена овощные, огородные и полевые: арбузные, морковные, огуречные, репные, свекловичные, тыквенные и другие .....	1
Семена цветочные .....	1
Семена чайные .....	1
Сено /трава сушеная/: в крытых вагонах, на платформах и прочих открытых вагонах .....	9
Сепараторы .....	3
Сера горючая .....	6
Сера комовая и в порошке .....	6

Наименование грузов	Класс
Сероводород .....	2
Смолы природные ароматические .....	1
Смолы природные всякие сухие, кроме поименованных особо ....	1
Сода кальцинированная /натрий углекислый/, двууглекислая /бикарбонат натрия/ .....	6
Сода каустическая /натр едкий/ и кристаллическая .....	6
Сок виноградный сгущенный /бекмес/ .....	3
Сок томатный .....	4
Соки фруктовые .....	4
Соли калийные для удобрения .....	10
Солидол .....	4
Солод .....	7
Солома всякая:	
в крытых вагонах .....	9
на платформах и других открытых вагонах .....	9
Соль глауберова .....	6
Соль каменная и морская .....	7
Соль поваренная .....	7
Сольвент-нафта .....	2
Составы и мази для чистки металлов, стекла и т.п. ....	1
Составы огнеупорные всякие .....	4
Соя в зерне .....	7
Специи и пряности .....	1
Спирт амиловый, изоамиловый, бутиловый, изобутиловый, бензиловый, пропиловый, изопропиловый, фенилэтиловый ....	4
Спирт винный и денатурированный .....	4
Спирт бутиловый /бутанол/ .....	4
Спирт древесный .....	4
Спирт метиловый /метанол/ .....	4
Спирт уксусный .....	1
Спирт этиловый .....	4
Спички зажигательные .....	1
Средства дезинфекционные и средства для борьбы с вредителями .....	6
Средства огнетушащие .....	6
Средства транспортирования в разобранном виде и их части ...	4
Средства транспортирования неразобранные .....	1
Сталь в блюмах, ленточная листовая, прокатная, сортовая, полосовая, черновая .....	8

Наименование грузов	Класс
Станки для промышленного, ремесленного и кустарного производства и их части .....	3
Стеарин .....	2
Стекла зеркальные .....	2
Стекла ламповые .....	2
Стекло авиационное /плексиглас/ .....	2
Стекло автомобильное .....	2
Стекло листовое .....	3
Стекло оптическое .....	2
Стекло растворимое:	
а/ в жидком виде .....	6
б/ в твердом виде .....	6
Стеклянные изделия, кроме особо поименованных .....	2
Стойки металлические .....	7
Стойки рудничные .....	9
Столбы телеграфные и телефонные деревянные .....	9
Столбы чугунные .....	7
Стрелки переводные .....	7
Стронцианит неочищенный .....	6
Стронций углекислый неочищенный .....	6
Стружки алюминиевые .....	4
Стружки железные, стальные и чугунные .....	10
Стружки медные .....	4
Стяжки винтовые .....	7
Сукно шерстяное .....	1
Сульфат натрия /сернокислый натрий/ .....	6
Сульфурил хлористый .....	6
Суперфосфаты .....	10
Сургуч .....	1
Сурик .....	1
Суррогаты чайные и кофейные .....	1
Сурьма очищенная металлическая .....	4
Сусло виноградное .....	3
Сутунка .....	8
Сухари кондитерские .....	1
Сыр .....	1
Сырье эндокринное .....	2

## Наименование грузов

Класс

## Т

Табак, кроме простого /махорки/, обработанный /крошенный/...	1
Табак листовой всякий .....	4
Табак простой махорочный крошенный и тертый .....	4
Тальк в кусках и молотый .....	10
Тара деревянная .....	8
Тара из цветных металлов .....	3
Творог .....	1
Телевизоры .....	1
Тележки тракторные прицепные .....	3
Тендеры на своих осях .....	11
Термокамеры .....	3
Термометры .....	1
Тешка всякая, кроме соленой .....	1
Тигли графитовые .....	3
Тионилхлорид .....	6
Ткани брезентовые и мешковые .....	1
Ткани бумажные, джутовые, льняные, пеньковые, шерстяные, шелковые, хлопчатобумажные .....	1
Ткани из цветных металлов .....	3
Ткани из черных металлов .....	3
Ткань асбестовая .....	4
Товары аптекарские .....	1
Товары бакалейные, кроме поименованных особо .....	1
Товары гастрономические, кроме поименованных особо .....	1
Толуол нефтяной и каменноугольный .....	2
Толь асбестовый .....	4
Толь кровельный .....	9
Томат, пюре и паста .....	5
Томпак .....	4
Топливо дизельное .....	6
Топливо нефтяное .....	6
Торф кусковой и фрезерный .....	9
Трава морская .....	6
Травы кормовые квашеные:	
в крытых вагонах .....	9
на платформах и других открытых вагонах .....	9

Наименование грузов	Класс
Травы лекарственные .....	1
Тракторы и тягачи .....	3
Транспортеры ленточные .....	3
Трансформаторы .....	4
Триеры /машины для сортировки зерна/ .....	3
Трикотаж .....	1
Триметиламин .....	2
Тринатрийфосфат .....	6
Трихлорэтилен .....	4
Троллейбусы неразобранные .....	1
Троллейбусы разобранные .....	4
Трубки неоновое освещения .....	1
Трубки поливинилхлоридовые и бакелитовые .....	1
Трубки стеклянные .....	2
Трубы асбоцементные .....	8
Трубы асфальтовые .....	8
Трубы буровые и головки .....	7
Трубы глиняные .....	8
Трубы деревянные .....	8
Трубы железные .....	7
Трубы железобетонные и их части .....	9
Трубы и трубки изоляционные в металлической оболочке .....	1
Тряпье всякое, а также старые и рваные кожаные, овчинные, резиновые и веревочные изделия .....	6
Туки земледобриельные .....	10
Турбины .....	3
Туф естественный и искусственный .....	10

## у

Уайт-спирит .....	6
Углекислота сжатая и жидкая .....	2
Углерод четыреххлористый .....	2
Уголь активированный .....	6
Уголь древесный всякий .....	6
Уголь каменный и бурый всякий .....	9
Уголь прессованный для гальванических элементов .....	2

Наименование грузов	Класс
Уксус древесный .....	6
Уксус обыкновенный, винный .....	1
Улитки .....	1
Ультрамарин /краска/ .....	1
Утюги из черных металлов .....	7

## Ф

Фанера клееная .....	9
Фанера неклееная .....	8
Фенол /кислота карболовая/ неочищенный .....	3
Фенол /кислота карболовая/ очищенный .....	2
Формы мостовые и их части .....	7
Ферросплавы: ферроалюминий, феррованадий, ферровольфрам, ферромарганец, ферромolibден, ферроникель, ферросилиций, феррохром .....	8
Фибра .....	6
Фибролит .....	8
Фильмы .....	4
Фисташки .....	2
Фитинги .....	7
Флуцид .....	3
Флюорит /шпат плавиковый/ .....	9
Флюсы .....	10
Формалин /водный раствор формальдегида/ .....	2
Формальдегид в водном растворе .....	2
Фосфаты .....	10
Фосфориты концентрированные .....	10
Фотохимикалии .....	6
Фреон /дихлордифторметан/ .....	2
Фризонет шелковый .....	1
Фрукты вяленые, маринованные, моченые, сушеные .....	2
Фрукты и ягоды засахаренные .....	2
Фрукты и ягоды всякие свежие и свежемороженые .....	3

Наименование грузов	Класс
X	
Хлеб в зерне всякий .....	7
Хлопок всякий и отходы хлопка .....	5
Хлор жидкий в герметической укупорке .....	2
Хлорбензол .....	6
Хлориды /фосфор треххлористый, хлорокись фосфора, фосфор пятихлористый/ .....	6
Хлороформ .....	1
Хлорпикрин .....	6
Хмель .....	1
Холодильники электрические .....	4
Холст брезентовый .....	1
Холст хлопчатобумажный, льняной, льнопеньковый .....	1
Хром уксуснокислый /в растворе/ .....	6
Хром уксуснокислый сухой .....	6
Хронометры .....	1

## Ц

Цветы живые .....	1
Целлулоид .....	1
Целлюлоза /древесная масса/ .....	7
Целлюлоза хлопковая .....	5
Целлофан /изоляционный упаковочный материал/ .....	1
Целофибра - цельvolle типа "Б" /хлопок искусственный/ .....	4
Целофибра - цельvolle типа "В" /шерсть искусственная синтетическая/ .....	4
Цемент строительный всякий .....	9
Цементит .....	1
Черезин .....	1
Черезит .....	1
Цианид натрия /натрий цианистый/ .....	6
Циклогексанол .....	4
Циклогексанон .....	4
Цикорий .....	1
Цинк гофрированный .....	3
Цинк .....	4



## Наименование грузов

Класс

## Ч

Чай байховый, зеленый и кирпичный .....	1
Чай искусственный .....	1
Часы .....	1
Черепица кровельная глиняная .....	8
Черепица цементная и цементобетонная .....	9
Чугун черновой .....	8

## Ш

Шампанское .....	1
Шарикоподшипники стальные .....	7
Шевелин .....	4
Шелк /ткань/ .....	1
Шелк-сырец /греж/ .....	1
Шеллак .....	1
Шерсть древесная .....	8
Шерсть животных всякая /козья, овечья, верблюжья и другая/ .....	4
Шерсть искусственная из тряпья .....	4
Шерсть искусственная синтетическая /цельволле/ .....	4
Шифр искусственный /черепица асбестоцементная, этернит/ ....	8
Шишки ворсильные .....	1
Шкафы сушильные .....	3
Шкуры бараньи /овчины/ выделанные .....	1
Шкуры, выделанные бычьи, буйволовоы, воловыи, конские, коровьи, моржовые, свиные и другие .....	1
Шкуры и шкурки невыделанные всякие:	
а/ в сухом виде и мороженые .....	1
б/ мокросоленные .....	2
Шлаки, огарки, изгарь, окалины и золы всякие, кроме пиритной золы .....	10
Шлихта всякая .....	1
Шнур асбестовый .....	4
Шпалы деревянные .....	9

Наименование грузов	Класс
Шпалы железные, стальные и чугунные .....	7
Шпат известковый легкий /ангидрит/ в кусках, шпат полевой ..	10
Шпат плавиковый /флюорит/ .....	9
Шпат тяжелый /барит/, в том числе молотый .....	9
Шпули бумажные .....	6
Шрифты типографские .....	3
Шрот /выжимки/ клещевины .....	7
Штрипсы .....	8
Шурупы железные и стальные .....	7

## Щ

Щебень .....	10
Щелок и грязь минеральные лечебные для ванн .....	6
Щепа кровельная /дранка/ .....	9
Щетина всякая .....	1
Щетки из волоса и щетины .....	1
Щетки проволочные из цветных металлов .....	3
Щетки проволочные из черных металлов .....	7
Щиты деревянные .....	8
Щиты строительные /соломит и камышит/ .....	4

## Э

Эбонит .....	1
Экономайзеры .....	3
Экскаваторы не на своих осях .....	3
Экспонаты для выставок .....	1
Экстракты дубильные .....	3
Экстракты красильные .....	1
Экстракты фруктовые и ягодные .....	1
Элеваторы подъемные ковшовые .....	3
Электродная масса .....	6
Электроды всякие для гальванических элементов .....	2
Электроды сварочные из черных металлов .....	7

Наименование грузов	Класс
Электроды угольные и графитовые всякие .....	2
Электрокары .....	1
Электростанции .....	4
Эссенция уксусная .....	1
Эссенции фруктовые .....	1
Этан .....	2
Этернит .....	8
Этил хлористый .....	2
Этилацетат .....	4
Этилбензол .....	2
Этилен .....	2
Этиленгликоль .....	3
Эфир нефтяной /петролейный/ .....	4
Эфир этиловый и диэтиловый .....	6

## Ю

Ювелирные изделия всякие .....	1
--------------------------------	---

## Я

Яблоки свежие .....	8
Ягоды вяленые, маринованные, моченые, в том числе изюм .....	2
Ягоды и фрукты всякие свежие и свежемороженые .....	3
Ядра ореховые, в том числе миндальные .....	1
Ядрица /крупя/ .....	7
Яйца домашних и диких птиц .....	2
Ячмень .....	7
Ящики деревянные упаковочные .....	8
Ящики железные .....	3

## A C C O R D

### SUR LE REMORQUAGE, L'ASSISTANCE PRETEE EN CAS D'AVARIE ET L'AGENCEMENT

Afin d'établir des conditions de réciprocité uniformes pour le remorquage, l'assistance prêtée en cas d'avarie et l'agencement des bâtiments dans les ports danubiens, l'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP), l'Entreprise de navigation hongroise S.A. "MAHART", l'Entreprise de navigation roumaine "NAVROM", l'Entreprise soviétique de navigation danubienne (SDP), l'Entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne, Entreprise d'Etat (ČSPD), l'Entreprise yougoslave de navigation fluviale (JRB)\*, l'Entreprise yougoslave de navigation "Dunavski Lloyd" (DL), l'Entreprise autrichienne de navigation "Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft" (DDSG) et la "Bayerischer Lloyd"(BL) Société par actions de navigation de la RFA, sont convenues, par l'intermédiaire de leurs représentants, de ce qui suit:

#### PARTIE PREMIERE

#### REMORQUAGE RECIPROQUE

#### I - Dispositions générales

Art. 1 - Chaque entreprise de navigation contractante s'engage à ce qu'en cas de réception d'une demande de remorquage de la part d'une autre entreprise de navigation contractante, elle assurera sur tout le parcours du Danube ou sur certains de ses secteurs, dans la mesure de ses possibilités, la traction pour le remorquage de bâtiments chargés ou vides, de grues et

---

\* A partir de la JRB, les entreprises de navigation figurent dans l'ordre de leur adhésion aux Accords.

autres constructions flottantes, ainsi que pour les manoeuvres de déplacement de bâtiments dans les ports danubiens.

Art. 2 - Les conditions de remorquage prévues par le présent Accord s'appliquent tant à la flotte appartenant aux entreprises de navigation qu'à celle qu'elles auront affrétée ou se seront procurée.

Art. 3 - Le remorquage comprend le remorquage sur une relation donnée et les opérations portuaires.

Le remorquage en dehors des limites d'une région portuaire est considéré comme remorquage sur une relation donnée (Annexe 8).

Le changement de lieu de stationnement, de lieu d'amarrage, les manoeuvres, la formation des convois et d'autres travaux effectués dans les eaux du port ou dans les aires de formation et de dislocation des convois sont des opérations portuaires.

## II - Mode de dépôt de la demande de remorquage

Art. 4 - Les demandes de remorquage et d'assistance sont remises au représentant de l'entreprise de navigation concernée dans la forme acceptable pour les parties contractantes.

Art. 5 - En cas d'avarie ou d'autre cas d'urgence la demande de remorquage peut être adressée par le capitaine du bateau, ou par le batelier du chaland, soit au représentant de l'entreprise de navigation, soit au capitaine du bateau de passage.

Art. 6 - L'entreprise de navigation dont le représentant a présenté la demande de remorquage répond de l'exactitude des données qui y ont été indiquées; elle répond matériellement de toutes conséquences pouvant résulter des données erronées, inexactes ou insuffisantes communiquées dans la demande.

Art. 7 - Le représentant de l'entreprise de navigation accuse réception de la demande dans le délai concerté entre les parties et dans une forme analogue à celle mentionnée à l'art. 4.

Le remorquage est effectué sur la base du connaissance (Annexe 2) ou en vertu d'autres accords.

### III - Exécution des opérations de remorquage

Art. 8 - Les remorqueurs fournis aux fins de traction ainsi que les bâtiments à remorquer doivent être en bon état technique et avoir leur équipage au complet, une quantité suffisante de combustibles et de matériel, leur certificat de navigabilité établi en bonne et due forme, ainsi que tous les autres documents de bord prescrits par les règlements de navigation en vigueur sur le Danube.

Art. 9 - La détermination du déplacement et du nombre des bateaux et autres constructions flottantes pouvant être pris en remorque incombe au capitaine du remorqueur qui, en adoptant ses décisions, doit dans chaque cas avoir en vue la sécurité de navigation du convoi sur tout le parcours.

Art. 10 - L'application des règles de navigation en vigueur sur le Danube incombe au capitaine du remorqueur et au capitaine, ou batelier, de l'unité remorquée. Les entreprises de navigation respectives sont responsables des dommages causés par suite de l'inobservation de ces règles lors du remorquage.

Art. 11 - Au cas où des opérations de transbordement s'avèrent nécessaires, la mise à disposition d'allèges et l'exécution des opérations de transbordement incombent à l'entreprise de navigation propriétaire des bâtiments remorqués.

Art. 12 - L'entreprise de navigation effectuant le remorquage doit assurer une vitesse moyenne journalière de remorquage qui ne sera pas inférieure aux normes fixées par l'Accord (Annexe 3), exception faite des cas de remorquage de constructions flottantes, de grues, de

sonnettes, de docks, de dragues, etc., qui diffèrent nettement des chalands par leurs contours et leur superstructure.

La durée du remorquage des engins mentionnés est calculée d'après le temps qui y est effectivement consacré.

Art. 13 - Si un bateau remorqué subit une avarie, le capitaine du remorqueur doit lui fournir les moyens de sauvetage nécessaires et lui prêter l'assistance requise jusqu'au moment où le bâtiment avarié pourra s'en dispenser; seuls les frais effectifs sont à payer, sans versement au titre de rémunération d'assistance.

Art. 14 - Toute avarie d'un bateau remorqué doit être immédiatement communiquée par le capitaine du remorqueur à l'entreprise de navigation dont le bâtiment a subi des dommages par suite d'une avarie ou à la plus proche agence de cette dernière.

Art. 15 - Le capitaine du remorqueur et le capitaine du bateau ou le batelier du chaland remorqué établissent pour chaque cas un acte exposant toutes les circonstances dans lesquelles l'avarie s'est produite.

Afin de préciser les causes exactes de l'avarie, une enquête est menée selon les dispositions du chapitre V des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube.

Art. 16 - Le remorquage sur une relation donnée est considéré commencé 12 heures après expiration du délai convenu pour le commencement de cette opération, mais au plus tard au moment où les unités ont été effectivement prises en remorque. Il est considéré comme achevé au moment où les unités ont été relâchées au lieu de destination indiqué dans la demande. Les heures desdits commencement et fin du remorquage sont indiquées dans le connaissement et confirmées par l'acquit du capitaine du bateau ou du batelier du chaland remorqué.

Art. 17 - La durée effective de l'utilisation de la traction pour les opérations portuaires court à partir du moment où le remorqueur a quitté son dernier lieu de stationnement jusqu'au moment où il y est retourné, si le commencement et la fin des opérations de remorqua-

ge n'ont pas subi de retard pour des raisons ne dépendant pas de ce remorquage. Le calcul est effectué conformément à l'Annexe 4.

L'exécution des travaux portuaires est confirmée par un bordereau, ou une attestation, signé par le capitaine du bâtiment ou le batelier du chaland remorqué ou par leur agent, ainsi que par le capitaine du remorqueur ou par son agent.

Art. 18 - Les heures de traction pour les opérations portuaires sont calculées comme suit:

a) pour les chalands et bateaux-citernes exécutant des opérations de chargement et de déchargement: trois heures de travail;

b) pour les chalands et les bateaux-citernes exécutant des opérations de chargement ou de déchargement: deux heures de travail.

La puissance du remorqueur dans les ports de Bratislava, Vienne, Krems et Linz ne doit pas dépasser 800 CV et dans les autres ports, 300 CV.

#### IV - Rémunération des opérations de remorquage

Art. 19 - L'unité de calcul des opérations de remorquage sur une relation donnée est le "kilat" (1000 tonnes-kilomètres virtuels).

Les opérations portuaires sont calculées en heures. Le temps consacré aux opérations portuaires est converti en kilats, conformément au tableau (Annexe 4) joint au présent Accord.

Art. 20 - Pour le remorquage sur une relation donnée, les "kilats" sont établis selon la formule suivante:

(poids cargaison+équivalent poids bateau) . km virtuels

---

1000



formule dans laquelle l'équivalent du poids du bateau se calcule comme suit:

$$L \cdot (B + 2T) \cdot 1,176$$

où L = longueur du bateau  
B = largeur du bateau  
T = enfoncement à lège  
1,176 = coefficient de résistance

Les majorations ci-dessous sont ajoutées à l'équivalent du poids du bateau proprement dit:

a) pour les bateaux à roues sans aubes et les bateaux à hélice fixe - 30%;

b) pour les bateaux à hélice et les bateaux à moteur à hélice libre - 20%;

c) pour les dragues sans godets, les élévateurs et les bateaux à roues à aubes - 60%;

d) pour les dragues à godets et les grues flottantes - 75%;

e) pour les bigues à sonnette - 125%.

Pour le calcul des "kilats", les pontons du type usité, formés de tubes, sont assimilés aux chalands de 300 tonnes.

Art. 21 - Les kilomètres virtuels sont obtenus par la multiplication de la distance parcourue (en km) par le coefficient établi pour le secteur du Danube sur lequel le remorquage a lieu.

Les coefficients valables par secteur sont indiqués dans le tableau (Annexe 5) joint au présent Accord.

Art. 22 - Les opérations de remorquage effectuées au cours des mois d'automne ou d'hiver sont calculées selon les dispositions susvisées avec une majoration de 10% en mars; de 15% en novembre et en février; de 25% en décembre et en janvier.

Lors du remorquage vers l'amont des chalands et des barges-sections qui ne sont pas équipés d'appareil à gouverner ou dont l'appareil à gouverner ne fonctionne pas et qui, pendant le remorquage, sont amarrés à un autre bâtiment, le prix du "kilat" est majoré de 30%.

Art. 23 - Le prix du "kilat" est fixé à 90 kop., convertis dans la monnaie de l'Etat du payant d'après le cours officiel de la Banque d'Etat de l'URSS en vigueur au moment du règlement de la facture.

Les entreprises de navigation peuvent, par la voie d'accords bilatéraux, convenir d'un autre prix du "kilat" pour le règlement mutuel des comptes.

Art. 24 - Les entreprises de navigation contractantes se communiquent jusqu'à la fin du mois les prestations réciproques exprimées en "kilats" fournies au cours du mois écoulé, en joignant les extraits du journal de bord et/ou le document relatif au remorquage, et d'autres documents pertinents. Les opérations portuaires et le remorquage sur les différents secteurs sont à indiquer séparément.

Art. 25 - Si, dans un délai de 8 jours à compter de la réception de la facture, l'entreprise de navigation qui doit payer les "kilats" n'en a pas contesté le montant, la facture devra être réglée dans la monnaie nationale de l'entreprise donnée dans un délai de 30 jours comptés à partir de la date de l'établissement de la facture.

Les décomptes sont effectués en conformité avec la procédure établie par les accords de paiement bilatéraux conclus entre les pays.

Art. 26 - Tous les droits perçus sur les unités remorquées (notamment droits de douane, de port, de passage de frontière) sont à la charge de l'entreprise de navigation propriétaire des bâtiments concernés.

Art. 27 - Tous les frais indispensables encourus par une entreprise de navigation pendant le remorquage pour le compte d'une autre entreprise doivent être réglés par cette dernière dans la monnaie dans laquelle ces dépenses ont été faites.

Art. 28 - Les décomptes des opérations de remorquage sont effectués par les entreprises de navigation contractantes, indépendamment et séparément de tout autre règlement découlant de contrats ou d'accords que les entreprises de navigation ont conclus entre elles ou avec des tiers.

#### V - Responsabilité en cas de remorquage

Art. 29 - Au cas où les unités ou autres constructions flottantes prises en remorque ne sont pas conduites au lieu de destination indiqué dans la demande, les opérations de remorquage ne sont pas rémunérées, sauf circonstances indiquées à l'art. 30 du présent Accord.

Art. 30 - Au cas où les unités remorquées n'ont pas été conduites au lieu de destination indiqué dans la demande par suite de:

a) modification, par l'entreprise de navigation propriétaire de l'unité remorquée, des données indiquées dans la demande;

b) impropriété au remorquage de l'unité à remorquer,

c) prescriptions des autorités compétentes,

d) hautes eaux, basses eaux et autres cas de force majeure,

l'entreprise propriétaire du remorqueur n'est pas responsable pour l'interruption du remorquage et l'entreprise de navigation qui a demandé le remorquage est tenue de payer les opérations de remorquage effectivement exécutées.

Art. 31 - Au cas où le remorqueur n'accomplirait pas les normes de vitesse moyenne journalière (24 heures) prévues à l'art. 12 du présent Accord, l'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur est passible d'une amende pour surestaries calculée au taux de 9 roubles par 1000 tonnes et par 24 heures, converties dans la monnaie de la partie payante d'après le cours officiel au jour du paiement.

Les jours de retard sont établis après l'achèvement du trajet tout entier, d'après les normes de vitesse journalière moyenne de remorquage prévues à l'Annexe 3 et calculées pour l'ensemble du trajet.

Art. 32 - L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur n'est pas passible d'amende pour surestaries au cas où la norme de vitesse moyenne journalière (24 heures) de remorquage n'a pas été accomplie par suite de circonstances de force majeure. Ces circonstances seront confirmées dans un acte dressé par le capitaine du remorqueur et par le capitaine du bâtiment ou le batelier du chaland remorqué.

Art. 33 - En cas d'interruption du remorquage par suite d'apparition de charriage de glaces ou pour une des raisons visées à l'art. 30 du présent Accord, les unités remorquées sont conduites en un lieu sûr choisi par le capitaine du remorqueur. Dans ce cas, l'entreprise de navigation effectuant le remorquage ne répond ni des dommages subis par le bateau ou la cargaison du chef de l'hivernage ni pour les frais d'hivernage et de mise sous garde du bateau et de la marchandise.

Les prestations supplémentaires fournies dans ces cas par le remorqueur aux unités remorquées sont payées par l'entreprise de navigation propriétaire des bâtiments remorqués, d'après le coût effectif des prestations fournies.

Art. 34 - L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur est responsable des dommages causés aux unités remorquées si ceux-ci ont été occasionnés par suite d'infraction aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission du Danube, ainsi que par suite d'autres négligences commises par l'équipage du remorqueur.

Art. 35 - L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur n'est pas responsable pour les avaries survenues par suite d'actes commis par des tiers ne faisant pas partie du convoi. Toutefois, il lui incombe de dresser en bonne et due forme les documents d'avarie et autres nécessaires à l'entreprise de navigation victime de l'avarie pour la présentation de la réclamation d'indemnisation et de transmettre ces documents à cette dernière.

Au cas où l'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur viendrait à enfreindre les dispositions du présent article, elle répond matériellement des dommages subis par le bateau remorqué.

Art. 36 - L'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur répond des dommages causés aux bateaux ou aux biens des tiers ne faisant pas partie du convoi s'il a été prouvé que ces dommages ont été subis par la faute du remorqueur.

S'il est prouvé que les dommages ont eu pour cause une faute commise par l'équipage du bâtiment remorqué, la responsabilité incombe à l'entreprise de navigation au service de laquelle se trouve l'équipage en faute.

Art. 37 - La responsabilité de l'entreprise de navigation propriétaire du remorqueur commence à partir du moment de la prise en remorque des unités au point où commence le remorquage et s'achève au moment où ces unités ont été amarrées ou ancrées au point où prend fin le remorquage.

## PARTIE II

### ASSISTANCE RECIPROQUE EN CAS D'AVARIE

Art. 38 - Les bâtiments de chaque entreprise de navigation contractante doivent, en cas de nécessité et sur tout le parcours navigable du Danube, prêter l'assistance demandée par les bâtiments d'une autre entreprise de navigation contractante. Cette assistance sera prêtée dans les cas suivants:

- a) échouage
- b) perte de la capacité de manoeuvre
- c) abordage
- d) apparition d'une voie d'eau considérable
- e) incendie à bord
- f) perte par un automoteur de la capacité de naviguer par ses propres moyens
- g) garage des unités pour l'hivernage.

Art. 39 - Le mode et les moyens d'assistance seront établis sur accord entre le capitaine ou le batelier des bâtiments demandant et prêtant secours.

Si les circonstances viennent à changer, le capitaine ou le batelier ayant demandé assistance peut, à tout moment, renoncer à celle-ci.

Art. 40 - Si le secours prêté s'avère insuffisant et que la situation exige l'utilisation de moyens plus puissants ou l'assistance d'autres bâtiments sur lesquels on ne peut compter dans les 12 heures à venir, le bâtiment prêtant secours peut abandonner le bâtiment avarié si le capitaine ou le batelier de ce dernier y consent et que ceci n'aggrave pas la situation du bateau avarié.

Art. 41 - L'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé assistance est tenu de rembourser à l'entreprise de navigation dont le bâtiment a prêté assistance les frais effectifs occasionnés, sans payer de rémunération à titre de sauvetage.

Le coût du travail fourni par le remorqueur au cours de l'assistance sera calculé selon le tarif établi pour la rémunération des services prêtés par les remorqueurs pour les opérations portuaires.

Art. 42 - Si le bâtiment venu prêter assistance ne peut s'exécuter pour des raisons ne dépendant pas de lui, l'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé assistance est tenu de rembourser les frais d'assistance conformément aux dispositions de l'art. 41 du présent Accord.

Art. 43 - L'assistance est considérée commencée au moment où le remorqueur prêtant assistance a quitté son convoi et achevée au moment où le remorqueur a réintégré son convoi après avoir terminé les opérations d'assistance.

L'assistance est considérée comme effectivement commencée au moment où les opérations de secours ont commencé, et effectivement terminée lorsque les opérations de secours ont pris fin ou lorsque le bâtiment ayant demandé secours y a renoncé.

S'il a été fait appel à l'aide d'un bâtiment ne se trouvant pas à proximité du bâtiment avarié, l'assistance est considérée commencée à partir du moment du départ du bâtiment à destination du lieu de secours, et terminée au moment où le bâtiment est rentré au point où il se trouvait lorsqu'il a été appelé.

Si les opérations de secours sont interrompues par suite de la tombée de la nuit, ceci sera mentionné dans l'acte établi conformément à l'art. 47 du présent Accord. Si, le lendemain, le capitaine du bâtiment avarié déclare renoncer à la poursuite des opérations de secours, l'assistance sera considérée interrompue au moment de la remise d'une telle déclaration.

Art. 44 - Le bâtiment prêtant secours n'est pas responsable des dommages causés au bâtiment avarié pendant les opérations de secours, sauf dans le cas d'infraction aux règles de navigation.

L'entreprise de navigation propriétaire du bâtiment ayant demandé assistance est tenue de rembourser à l'entreprise de navigation dont le bâtiment a prêté assistance les dommages causés au bâtiment ou à son matériel au cours de l'assistance.

Toutefois, l'entreprise de navigation dont le bâtiment a demandé secours ne répond ni des dommages causés aux chaudières et aux machines, ni de ceux survenus par suite d'infractions aux règles d'exploitation commises par l'équipage du bâtiment prêtant assistance.

Art. 45 - Au cas où, au cours des opérations de secours, le bâtiment d'une entreprise de navigation subit une avarie du chef d'une faute commise par un bâtiment d'une autre entreprise de navigation, cette dernière doit, à ses frais, assurer la réparation des dégâts subis, à moins que l'entreprise n'exprime le désir de recevoir une indemnité en espèces.

La date de la mise en réparation ainsi que le délai de son exécution seront fixés par un accord entre les compagnies de navigation respectives.

Art. 46 - Au cours des opérations d'assistance sont employés les cordages du bâtiment prêtant assistance, les cordages du bâtiment secouru pouvant aussi être utilisés.

Les cordages endommagés au cours de l'assistance sont remboursés à raison de 25% du prix d'achat en se fondant sur la longueur des cordages au moment du commencement des opérations.

Art. 47 - L'acte portant sur l'assistance prêtée est établi en 4 exemplaires, conformément au modèle joint au présent Accord (Annexe 6).

Cet acte est signé par les capitaines, les bateliers et les membres des équipages ayant participé aux opérations de secours. Les personnes signant l'acte sans être d'accord avec son contenu le font en y portant mention de leurs objections.

Les dommages causés au bâtiment doivent être mentionnés dans ledit acte, avec l'énumération des objets endommagés ou perdus, et l'indication du taux de leur valeur d'usage établi d'après les données figurant dans le livre d'inventaire du bâtiment. Les actes, établis en bonne et due forme, servent de base pour le décompte de l'assistance.

Art. 48 - L'entreprise de navigation dont le bâtiment a prêté assistance établit, à l'adresse de l'entreprise de navigation dont le bâtiment a été secouru, une facture pour le montant des frais encourus et des dommages et pertes subis au cours des opérations de secours, en y annexant les pièces justificatives nécessaires.

La facture doit être réglée dans un délai de 30 jours à compter de la date de son établissement. Si à l'expiration de ce terme la facture n'a pas été acquittée, une amende de 0,05% du montant facturé est perçue par journée de retard.

Art. 49 - Les décomptes découlant de l'assistance prêtée en cas d'avarie se font par les entreprises de navigation contractantes indépendamment et séparément de tous les autres décomptes découlant des accords et contrats que les entreprises de navigation ont conclus entre elles et avec des tiers.



## PARTIE III

### AGENCEMENT RECIPROQUE DES BATEAUX ET PRESTATIONS FOURNIES DANS LES PORTS DANUBIENS

#### I - Dispositions générales

Art. 50 - Les entreprises de navigation contractantes effectuent l'agencement des bateaux et fournissent les prestations aux autres entreprises de navigation contractantes par l'entremise de leurs agences dans les ports danubiens.

L'agencement des bateaux et les prestations seront assurés de part et d'autre sur la base des accords conclus entre les entreprises de navigation respectives ou avec l'Inflot, compte tenu des règles d'agencement en vigueur dans le pays où se trouve le port, et des dispositions du présent Accord.

#### II - Mode d'agencement des bâtiments

Art. 51 - Les prestations fournies par les agences englobent les opérations généralement effectuées dans le cadre de l'agencement des bâtiments, notamment:

a) accomplissement des formalités requises à l'arrivée et au départ des bâtiments;

b) accomplissement des formalités douanières;

c) information du destinataire et de l'expéditeur de l'arrivée ou du départ des bâtiments ou des marchandises;

d) établissement de tout document requis pour les opérations de chargement, déchargement et autres, en connexion avec le stationnement des bâtiments dans les ports;

e) règlement pour le compte du propriétaire du bateau, des droits perçus sur les bâtiments;

f) approvisionnement des bâtiments en combustibles et en eau;

g) procuration de marchandises pour le trajet de retour au cas où, selon le plan, le bâtiment n'en serait pas pourvu.

Art. 52 - Les agences des parties contractantes doivent pourvoir en espèces les capitaines et les bateaux conformément aux instructions des entreprises de navigation pour lesquelles elles fournissent des prestations; les sommes versées sont prélevées sur les fonds transférés par ces entreprises aux fins de paiement des salaires, d'achat de vivres et de matériel technique et à d'autres fins.

L'argent ne peut être versé que sur instruction télégraphique ou écrite de l'entreprise de navigation correspondante.

Art. 53 - Les agences des Parties contractantes adopteront toutes les mesures dépendant d'elles afin d'approvisionner les bateaux en combustibles, vivres et matériaux conformément aux demandes des entreprises de navigation pour lesquelles elles fournissent des prestations.

Art. 54 - Au cas où l'entreprise de navigation chargerait l'agence lui fournissant des prestations d'encaisser le fret qui lui est dû, d'effectuer des opérations contre remboursement et d'encaisser d'autres sommes auprès des destinataires, expéditeurs et autres personnes, l'agence exécutera ces opérations en stricte conformité des instructions qui lui ont été données et les sommes encaissées seront immédiatement transférées aux comptes-courants des entreprises respectives.

Au cas où les sommes encaissées ne seraient pas transférées en dû temps, l'entreprise de navigation bénéficiaire des prestations recevra pour l'utilisation de ces sommes un intérêt annuel de 3%.

En cas d'accord entre les Entreprises de navigation contractantes, le montant encaissé peut être transféré déduction faite des sommes dues par l'entreprise de navigation en faveur de laquelle l'encaissement a été effectué.

Art. 55 - En accord avec les entreprises de navigation correspondantes, les agences procureront aux bâtiments de ces derniers des transports de marchandises.

Art. 56 - Les agences des Parties contractantes sont tenues d'organiser au mieux les prestations à fournir aux bateaux et d'adopter des mesures propres à réduire au minimum la durée du stationnement des bateaux, à les approvisionner sans retard et à assurer l'accomplissement en temps voulu des autres prestations afin qu'elles soient toutes terminées jusqu'à la fin des opérations de chargement.

Art. 57 - Les agences des Parties contractantes porteront à la connaissance des capitaines et des bateleurs des bâtiments auxquels elles fournissent des prestations les règles de navigation en vigueur et les formalités à accomplir. En outre, elles devront, afin de défendre les intérêts des entreprises de navigation auxquelles elles fournissent des prestations, assurer l'établissement des actes de constatation en cas de manque ou de défectuosité de la marchandise.

Art. 58 - Les documents exigés par les autorités douanières et autres, ainsi que les manifestes de chargement et les connaissements ou lettres de voiture doivent être dressés en cours de chargement des bateaux afin qu'ils puissent partir dès l'achèvement de cette opération. Les connaissements ou les lettres de voiture sont établis au moyen des imprimés de l'entreprise de navigation dont le bateau a accepté le chargement.

Art. 59 - Les agences des Parties contractantes informeront les autres entreprises de navigation - en utilisant les moyens de communication accessibles - sur le mouvement de leurs bateaux ainsi que sur le passage des bateaux par les lieux où se trouvent les agences; ces prestations seront réglées d'après les frais effectivement encourus.

Art. 60 - La communication des renseignements au sujet des bâtiments acheminés dans les principaux ports de chargement et de déchargement du Danube (Vienne, Bratislava, Komárno, Komárom, Dunaujváros, Csepel, Roussé, Svistov, Giurgiu, Brăila, Galați, Réni, Ismaïl) doit se faire comme suit:

- dans les quatre heures au plus tard après que le bâtiment ait quitté le port de départ, l'entreprise de navigation transporteur informe l'entreprise de navigation sous la gestion de laquelle se trouve le port de

destination, du départ du bâtiment et de la date probable de son arrivée. Cette date doit être précisée 48 heures avant l'arrivée du bâtiment.

Cette disposition ne concerne pas les informations entre entreprises de navigation et affréteurs.

Art. 61 - Les opérations de chargement et de déchargement dans les ports et lieux de chargement (déchargement) seront exécutées conformément aux stipulations de l'art. 18 de l'Accord sur les conditions générales de transport de marchandises.

Art. 62 - Si la marchandise arrivée par bateau n'a pas été réclamée ou n'a pas été délivrée soit parce que le fret n'en a pas été réglé, soit pour d'autres raisons, l'agence - chargée par l'entreprise de navigation bénéficiaire des prestations - placera, si les conditions techniques le permettent, la cargaison dans ses propres entrepôts ou dans les entrepôts de toute autre entreprise en délivrant au capitaine ou au batelier un récépissé correspondant. La mise en dépôt de la cargaison devra être communiquée à l'entreprise de navigation, qui aura à couvrir intégralement les frais encourus par suite du déchargement, de l'entreposage et de la garde de la marchandise en vertu de l'art. 25 de l'Accord sur les conditions générales de transport de marchandises.

Art. 63 - Les agences des Parties contractantes adopteront les mesures nécessaires en vue de sauvegarder les intérêts des entreprises de navigation bénéficiaires de leurs prestations au cas où des réclamations surgiraient soit de la part du destinataire ou de l'expéditeur, soit de la part d'un tiers.

En outre, les agences peuvent se charger, dans chaque cas séparé, conformément aux instructions de l'entreprise de navigation pour le compte de laquelle elles fournissent des prestations, de la défense devant les tribunaux des intérêts de l'entreprise de navigation et de la délivrance des garanties nécessaires.

### III - Règlement des prestations d'agencement

Art. 64 - L'agencement des bateaux sera payé selon le tarif joint au présent Accord (Annexe 7).

Les frais encourus au cours des prestations fournies aux bateaux sont mis au compte des entreprises de navigation correspondantes selon les dépenses effectives, en annexant les pièces justificatives au décompte.

Toutes les prestations fournies aux bateaux des Parties contractantes sont réglées dans la monnaie du pays où se trouve le port dans lequel les prestations ont été fournies.

Art. 65 - Les agences des Parties contractantes reçoivent pour les marchandises procurées aux fins de transport une rémunération au taux de 3% du montant du fret pour les marchandises procurées, payable dans la monnaie du fret.

Art. 66 - Les sommes revenant à l'agence doivent être réglées dans un délai de 30 jours à compter de la présentation des factures, auxquelles seront annexées les pièces justificatives requises. Si le règlement des factures n'a pas lieu dans le délai prévu, une amende s'élevant à 0,05% de la somme non réglée sera payée par jour de retard.

### IV - Mise à disposition du personnel de bord

Art. 67 - Les entreprises de navigation parties à l'Accord mettront, dans la mesure du possible, à la disposition les unes des autres des pilotes, des hommes de barre et des conducteurs de chaland.

Art. 68 - Lors de son séjour à bord du bateau (ou du chaland), le personnel mis à la disposition d'une autre partie est placé sous les ordres du capitaine dudit bateau (ou chaland).

L'entreprise de navigation prestataire du service ne porte pas de responsabilité vis-à-vis de l'entreprise bénéficiant du service ou vis-à-vis de tierces personnes pour le travail et les actions du personnel mis à disposition.

Pendant la prestation du service, le personnel mis à disposition fait partie, du point de vue juridique, du personnel de l'entreprise de navigation prestataire du service. Ainsi, les cas de maladie, d'invalidité, de décès, d'accidents, survenus dans la période où le personnel était mis à la disposition d'une autre partie, sont considérés comme si ceux-ci étaient arrivés pendant le travail à l'entreprise de navigation prestataire du service. Toutefois, l'entreprise de navigation bénéficiant du service doit rembourser à l'entreprise prestataire du service toutes les dépenses découlant des accidents de travail quand, conformément à la législation du pays dont ressortit l'entreprise de navigation prestataire, la responsabilité pour de tels accidents incombe à l'employeur.

Art. 69 - L'entreprise de navigation bénéficiant d'un service doit loger à bord gratuitement le personnel mis à sa disposition, et l'alimentation doit lui être fournie au même prix qu'à son propre personnel de bord.

Art. 70 - Les indemnités de déplacement sont payées pour toute la durée de la mission ainsi que pour les jours nécessaires pour le voyage depuis le lieu de séjour jusqu'au lieu de la mission et le retour jusqu'au lieu de séjour initial. Les décomptes sont réglés sur une base bilatérale.

Art. 71 - Les demandes de prestation se font sous forme écrite, par télégraphe, téléphonogramme, télétype.

## RECLAMATIONS ET PRESCRIPTIONS

Art. 72 - Les réclamations découlant des accords sur le remorquage, l'agencement, les prestations et l'assistance réciproques doivent être examinées dans un délai de deux mois à compter du jour de leur réception.

Les réclamations et les actions découlant des accords sur le remorquage, l'agencement, les prestations et l'assistance réciproques sont prescrites dans le délai d'un an compté à partir du jour où prend naissance le droit à l'action; mais quand une réclamation écrite est présentée conformément aux prévisions du premier pa-

ragraphe du présent article, le délai de prescription est suspendu. Si la réclamation a été rejetée, le délai de prescription recommence à courir à partir du jour où le réclamant en a été informé par écrit. Si la réclamation a été laissée sans réponse, le délai de prescription recommence à courir à partir du jour de l'expiration du délai de deux mois visé au premier paragraphe du présent article.

## ARBITRAGE

Art. 73 - Les entreprises de navigation contractantes adopteront les mesures nécessaires afin de régler à l'amiable les litiges pouvant surgir de l'application du présent Accord ou en connexion avec lui. Les litiges qui n'auront pas été réglés à l'amiable seront, à l'exception des cas relevant de la compétence des tribunaux ordinaires, soumis à l'arbitrage du lieu de résidence du défendeur. Les parties au différend peuvent convenir d'un autre lieu d'arbitrage pour l'examen du litige.

## VALIDITE DE L'ACCORD

Art. 74 - Le présent Accord entrera en vigueur le 31 décembre 1955; il est conclu pour une durée indéfinie.

Chaque entreprise de navigation contractante peut, à tout moment, dénoncer sa participation au présent Accord moyennant préavis de six mois, adressé par écrit aux autres entreprises de navigation contractantes.

Les annexes au présent Accord en font partie intégrante.

Fait à Bratislava, le 26 septembre 1955, en un seul exemplaire, en langues russe et française\*, les deux textes faisant également foi.

---

\* *Le Secrétariat ne dispose pas du texte officiel en français.*

Le présent Accord a été déposé auprès de l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, société d'Etat (ČSPD), qui en enverra des copies certifiées conformes à chacune des entreprises de navigation signataire du présent Accord.

Adopté le 26 septembre 1955, à Bratislava  
(RSTch)



## A N N E X E S

### A L'ACCORD SUR LE REMORQUAGE, L'ASSISTANCE PRETEE EN CAS D'AVARIE ET L'AGENCEMENT

- Annexe 1 - Demande de remorquage
- Annexe 2 - Connaissance (Ordre) pour le remorquage
- Annexe 3 - Normes de vitesse moyenne journalière de remorquage sur le Danube
- Annexe 4 - Tableau pour le calcul des opérations de remorquage dans les ports
- Annexe 5 - Tableau des coefficients par secteur
- Annexe 6 - Acte sur l'assistance
- Annexe 7 - Tarif des rémunérations pour l'agencement des bâtiments
- Annexe 8 - Liste des régions portuaires

## Приложение 1

к Соглашению о буксировке,  
оказании помощи судам при  
авариях и агентировании  
от 26 сентября 1955 г.

## ЗАЯВКА НА БУКСИРОВКУ

Согласно заключенному между пароходствами Соглашению, настоящим прошу Вас предоставить буксир для буксировки, перестановки, оказания помощи /ненужное зачеркнуть/ нашему судну.

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 \_\_\_\_\_
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,  
оказании помощи судам при  
авариях и агентировании  
от 26 сентября 1955 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 \_\_\_\_\_

Взыскано при отправке \_\_\_\_\_

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)

Отметки 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

## Расчет сборов

Отметки отправителя,  
необязательные для  
пароходства

Приложенные  
документы:

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_

Штамп агентства  
прибытия

\_\_\_\_\_  
/подпись/

\_\_\_\_\_  
/расписка получателя/

Обозначенное в на-  
стоящем коносаменте  
судно принял:

\_\_\_\_\_  
/подпись/

\_\_\_\_\_  
/место и дата/

1. Количество вирту-  
альных километров

2. Эквивалент веса  
буксируемого судна

3. Вес судна и груза

4. Количество килатов

5. Ставка за один  
килат

Место составления  
коносамента

Подпись судовла-  
дельца

\_\_\_\_\_  
/заявителя/

Отметки и штамп  
агентства отпрати-  
теля

\_\_\_\_\_  
/подпись агентства/

Указать, в какой ва-  
люте \_\_\_\_\_

1. Оплата за буксир

2. Оплата за переста-  
новки

3. За проход  
"Железных Ворот"

4. За проход гос-  
границы

5. Портовые сборы

6. \_\_\_\_\_

7. \_\_\_\_\_

8. \_\_\_\_\_

9. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Итого:

## 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

(километры в сутки)

Наименование участков	Направление	Январь, ноябрь	Февраль, декабрь	Март, сентябрь	Апрель, октябрь	Май, июнь	Июль август
1. Регенсбург - Пассау	Вверх	40	40	45	45	60	50
	Вниз	70	70	80	90	100	90
2. Пассау - Вена	Вверх	40	40	45	45	60	50
	Вниз	60	60	60	70	80	75
3. Вена - Комарно	Вверх	54	54	63	72	77	77
	Вниз	160	160	190	200	215	200
4. Комарно - Молдова-Веке	Вверх	45	50	50	60	70	66
	Вниз	100	120	130	145	160	158
5. Молдова-Веке - Турну-Северин	Вверх	По фактически затраченному времени					
	Вниз						
6. Турну-Северин - Измаил	Вверх	50	52	60	64	75	70
	Вниз	110	120	135	150	165	160

## Приложение 4

к Соглашению о буксировке,  
оказании помощи судам при  
авариях и агентировании  
от 26 сентября 1955 г.

## Т А Б Л И Ц А

ПЕРЕВОДА ТЯГОВОЙ РАБОТЫ БУКСИРОВ  
ПРИ ПОРТОВЫХ РАБОТАХ

Мощность буксира, л.с.	Ходовое время		Стояночное время	
	Коэффициент 1 час в килатах		Коэффициент 1 час в килатах	
200	0,48	10,0	0,61	4,5
201 - 300	0,67	14,0	0,74	5,5
301 - 400	0,83	17,5	0,88	6,5
401 - 500	1,00	21,0	1,00	7,4
501 - 600	1,17	24,5	1,08	8,0
601 - 700	1,33	28,0	1,16	8,6
701 - 800	1,50	31,5	1,23	9,1
801 - 900	1,67	35,0	1,27	9,4
901 - 1000	1,83	38,5	1,31	9,7
1001 - 1200	2,00	42,0	1,39	10,3
1201 - 1400	2,33	49,0	1,46	10,8
1401 - 1600	2,67	56,0	1,51	11,2
1601 - 1800	3,00	63,0	1,59	11,8
1801 - 2000	3,33	70,0	1,66	12,3
2001 - 2400	3,83	80,5	1,73	12,8
2401 - 2800	4,50	94,5	1,80	13,3
2801 - 3200	5,17	108,5	1,87	13,8
3201 и больше	5,83	122,5	1,94	14,3

## Приложение 5

к Соглашению о буксировке,  
оказании помощи судам при  
авариях и агентировании  
от 26 сентября 1955 г.

ТАБЛИЦА УЧАСТКОВЫХ КОЭФФИЦИЕНТОВ

Участки	Против течения	По течению
Регенсбург - Ашах /2379 - 2160 км/	2,49	1,63
Ашах - Комарно /2160 - 1767 км/	3,78	1,18
Комарно - Турну-Северин /1767 - 931 км/	1,15	0,61
Турну-Северин - Сулина /931 - 0 км/	1,00	0,60
Драва	3,00	0,78
Тисса /по Сегодня, 0 - 170 км/	1,30	0,56
Бегей	3,00	1,29

Примечание: Для определения расстояний в километрах при взаимной буксировке применяется Километровник реки Дунай, изданный Секретариатом Дунайской Комиссии в Будапеште, за исключением буксировок в пределах портовых районов /Приложение 8 к Соглашению/.



## Приложение 6

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 вола у судна, подавшего помощь, и величина вола \_\_\_\_\_

Требовалось ли оставление вола \_\_\_\_\_

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.

IX

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 парходство, затребовавшее помощь, и два - парходство, подавшее помощь.

Свидетелями по возможности должны быть лоцманы соответствующих судов.

## Приложение 7

к Соглашению о буксировке,  
оказании помощи судам при  
авариях и агентировании  
от 26 сентября 1955 г.

## СТАВКИ ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ ЗА АГЕНТИРОВАНИЕ СУДОВ

1. За несамоходные баржи всех размеров и типов - 11 р. 25 коп. за баржу. За линейные буксиры и грузовые самоходные суда - 15 р. 75 коп. за судно.

За пассажирские суда - 19 р. 13 коп. 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 1 р. 80 коп. 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.

## Приложение 8

к Соглашению о буксировке,  
оказании помощи судам при  
авариях и агентировании  
от 26 сентября 1955 г.

## ПЕРЕЧЕНЬ ПОРТОВЫХ РАЙОНОВ

Порт	Километры	Портовый район	
		от км	до км
1	2	3	4
Регенсбург	2379	2379	2372
Ирлбах	2302	2302	2301
Деггендорф	2285	2287	2282
Хейнинг	2232	2233	2231
Пассау	2226	2233	2222
Ранинг	2205		
Ашах	2160	2162	2159
Линц, порт	2130	2144	2126
Фест, порт	2127	2129	2126
Кремс, порт	1998		
Моосбирбаум	1972		
Корнёйбург	1942	1944	1941
Вена	1929	1944	1916
Альберн, порт	1918		
Лобау, порт	1916		
Братислава	1868	1871,5	1862,3
Дьёр, канал, устье, зимовник	1793	1793	1785
Дьёр, порт	1793+15	1793+15	1785+11
Комарно	1767	1770	1764
Комаром	1767	1770	1765
Сень	1763	1765	1761
Будапешт	1646	1654	1638
Мохач	1447	1451	1446
Бездан	1425	1427	1422
Апатин	1401	1405	1400

REGLES D'ORGANISATION ET DE DEROULEMENT  
DES CONFERENCES DES DIRECTEURS DES ENTREPRISES  
DE NAVIGATION DANUBIENNE - PARTIES AUX ACCORDS  
DE BRATISLAVA DU 26 SEPTEMBRE 1955

I - CONVOCATION DE LA CONFERENCE

1. La conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne - parties aux Accords de Bratislava est convoquée par l'entreprise de navigation chargée de l'organisation de la conférence.

La conférence ne peut être convoquée qu'avec l'accord de toutes les entreprises de navigation - parties aux Accords de Bratislava.

2. Conformément au nombre des participants aux Accords de Bratislava, la conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne est tenue une fois tous les 8 ans dans chacun des pays siège d'une entreprise de navigation. L'ordre des pays de la tenue des conférences peut être modifié avec le consentement des entreprises de navigation.

3. L'entreprise de navigation organisateur de la conférence veille, par l'intermédiaire du secrétaire temporaire élu par la conférence précédente, à la réception et à la diffusion en temps utile de la documentation pour la conférence et prend aussi toutes les mesures requises pour la préparation et la convocation de la conférence.

4. La date à titre d'orientation, la durée et l'ordre de jour préliminaire des conférences sont établis à la conférence en cours ou, plus tard, par correspondance.

5. Chaque entreprise partie aux Accords de Bratislava peut soumettre une proposition concernant le changement de la date de convocation qui avait été établie à titre d'orientation. Cette proposition doit être adressée 30 jours au plus tard avant le commencement de la conférence à l'entreprise de navigation organisateur de la conférence, qui la fait suivre immédiatement aux autres entreprises pour concertation.

6. La date définitive et le lieu de la tenue de la conférence sont portés à la connaissance des entreprises - parties aux Accords de Bratislava par l'entreprise organisateur de la conférence 60 jours au plus tard avant le commencement de la conférence.

7. En cas de nécessité urgente, sur la proposition d'une entreprise de navigation - parties aux Accords de Bratislava et avec l'accord avec toutes les entreprises de navigation, une conférence extraordinaire peut être convoquée. Dans ce cas, la conférence est tenue dans le pays où siège l'entreprise qui a proposé la convocation de la conférence extraordinaire, sauf s'il a été décidé de la tenir ailleurs.

8. La proposition de convoquer une conférence extraordinaire, ainsi que la documentation sur les questions qu'il est proposé d'examiner à cette conférence doivent être diffusées aux entreprises de navigation - parties aux Accords de Bratislava 60 jours au plus tard avant la date proposée pour la conférence extraordinaire.

9. Les entreprises de navigation - organisateurs de la conférence peuvent inviter à la conférence, en qualité d'observateurs, des représentants d'autres entreprises de navigation, des représentants des organisations internationales intéressées ayant un rapport avec la navigation, et aussi d'autres personnes, compte tenu des désirs des autres parties aux Accords de Bratislava.

## II - ORDRE DU JOUR ET DOCUMENTS DE TRAVAIL

10. La documentation et les projets de décisions sur les questions inscrites à l'ordre du jour préliminaire concerté par la conférence précédente sont envoyés à l'entreprise organisateur de la conférence dans les délais impartis, mais au plus tard 2 mois avant le commencement de la conférence.

11. Chaque entreprise - partie aux Accords de Bratislava peut, 90 jours au plus tard avant le commencement de la conférence, soumettre une proposition de modification, d'addition ou d'inscription de nouvelles questions à l'ordre du jour préliminaire de la conférence, en présentant en même temps à l'entreprise organisateur de la conférence la documentation concernant les questions proposées.

12. Tous les documents de travail de la conférence sont envoyés à l'entreprise de navigation organisateur de la conférence dans la langue de travail et dans un nombre d'exemplaires suffisant pour leur diffusion à tous les participants de la conférence.

## III - CONDUITE DES SEANCES

13. La conférence se tient à condition que les directeurs - ou personnes mandatées par eux - de toutes les entreprises de navigation y participent.

14. La première séance de la conférence approuve l'ordre du jour et le plan de travail de la conférence, forme les groupes pour l'examen des divers points de l'ordre du jour, constitue le groupe de rédaction et décide d'autres questions d'organisation liées au déroulement de la conférence.

15. La conférence peut, avec l'accord de toutes les entreprises de navigation - parties aux Accords de Bratislava, réexaminer l'ordre du jour approuvé.

16. Au cours des débats sur une question, chaque délégation peut à tout moment présenter au président une motion d'ordre, une proposition de suspension ou de clôture des débats sur la question traitée, ou d'interruption ou de clôture de la séance. La décision sur de telles propositions doit être adoptée immédiatement et à l'unanimité.

17. Les propositions ainsi que les amendements à ces propositions soumis à la conférence peuvent être retirés à tout moment au cours de la séance tant qu'une décision à leur sujet n'a pas été adoptée. Les amendements à une proposition sont débattus avant la proposition même.

La conférence décide de la nécessité de tenir une réunion préliminaire pour la préparation de la conférence suivante en fonction de l'ordre du jour de celle-ci.

#### IV - PRESIDENT

18. Les séances de la conférence se déroulent sous la direction du président qui est, en règle générale, le chef de la délégation de l'entreprise de navigation organisateur de la conférence.

Si le président se trouve dans l'impossibilité d'assister à une séance de la conférence, ses fonctions sont exercées temporairement par un des membres de la délégation de son entreprise de navigation, et il en informe les autres délégations.

19. Le président, ou la personne exerçant ces fonctions, ouvre et clôt les séances de la conférence, propose le programme de travail de la conférence, dirige les séances et veille à l'observation des présentes Règles.

Au cours des séances de la conférence, le président peut prendre la parole au nom de sa délégation.

#### V - SECRETAIRE TEMPORAIRE

20. Sur proposition de l'entreprise de navigation organisateur de la conférence ordinaire, la conférence des directeurs désigne le secrétaire temporaire de la conférence.



Le secrétaire temporaire de la conférence qui doit être un représentant de l'entreprise de navigation organisateur de la conférence, est aussi le chef du Secrétariat de la conférence.

Les fonctions du secrétaire temporaire commencent au moment où s'achève la conférence des directeurs qui l'a désigné et prennent fin au moment où s'achève la conférence des directeurs suivante.

#### 21. Droits et obligations du secrétaire temporaire:

- remplir les tâches dont il a été chargé par la conférence des directeurs et communiquer les résultats de son travail aux parties aux Accords de Bratislava;

- communiquer aux parties aux Accords de Bratislava, jusqu'au 30 avril au plus tard, la date à titre d'orientation et le lieu de la tenue de la conférence ordinaire;

- après fixation de la date de la tenue de la prochaine conférence, diffuser jusqu'au 15 juin au plus tard aux membres et aux observateurs le projet d'ordre du jour de la conférence et les invitations à la conférence avec indication de la date précise;

- informer toutes les entreprises de navigation des changements et/ou des additions apportés à l'ordre du jour par les membres de la conférence et diffuser le projet d'ordre du jour précisé;

- demander aux participants de la conférence qui, conformément à l'ordre du jour, feront des rapports à la conférence des directeurs, l'envoi de la documentation requise;

- faire multiplier et expédier en temps utile aux parties aux Accords la documentation pour la conférence;

- inviter les membres de la conférence à la réunion préliminaire chargée de la préparation de la conférence des directeurs et présider cette réunion;

- diffuser aux entreprises de navigation, jusqu'au 31 juillet au plus tard, l'ordre du jour concerté à la réunion préliminaire et les documents qui en sont issus;

- préparer la conférence et assurer son déroulement;

- convoquer la conférence extraordinaire à tenir conformément au point 7 des présentes Règles, dans le pays de l'entreprise de navigation qui en a proposé la convocation;

- ouvrir la première séance de la conférence et conduire les élections du président de la conférence des directeurs;

- rendre compte de son activité à la conférence ordinaire des directeurs;

- donner l'appui requis au travail du président de la conférence des directeurs et des chefs des groupes de travail;

- diriger le travail du groupe de rédaction chargé de l'établissement du procès-verbal de la conférence qui sera présenté à la séance plénière aux chefs des délégations parties aux Accords de Bratislava pour signature;

- assurer la préparation du nombre requis de copies de procès-verbal;

- avec l'accord des chefs des délégations, remettre aux représentants de la presse, de la radio, de la télévision etc. une information et des renseignements sur le déroulement et les résultats de la conférence des directeurs.

## VI - GROUPES DE TRAVAIL

22. La conférence peut constituer au cours de la séance, des groupes de travail pour la préparation des projets de décisions de la conférence sur diverses questions de l'ordre du jour.

La conférence désigne le président du groupe de travail.

23. Aux séances des groupes de travail peuvent assister - en qualité d'observateurs - des représentants d'entreprises de navigation et d'organisations qui participent à la conférence en vertu du point 9 des présentes Règles.

24. Les groupes de travail fixent eux-mêmes leur programme de travail en tenant compte des délais établis par la conférence.

25. Les projets préparés par les groupes de travail sont présentés à la conférence par le président du groupe de travail ou par le rapporteur concerné désigné à cet effet.

## VII - GROUPE DE REDACTION

26. Pour assurer son travail, la conférence constitue un groupe de rédaction composé des représentants des délégations des entreprises de navigation - parties aux Accords de Bratislava.

Le secrétaire temporaire dirige les travaux du groupe de rédaction.

27. Les tâches du groupe de rédaction de la conférence consistent en

a) la multiplication et la diffusion de la documentation et des documents sur les questions incluses à l'ordre du jour, reçus au cours des séances de la conférence;

b) la rédaction, la dactylographie et la multiplication de la documentation issue des séances de la conférence et des groupes de travail;

c) l'établissement du projet de procès-verbal de la conférence et la préparation en temps utile du texte définitif du procès-verbal de la conférence;

d) l'accomplissement, sur la demande de la conférence, d'autres fonctions liées aux séances de la conférence et des groupes de travail.

28. L'entreprise de navigation organisateur de la conférence fournit au groupe de rédaction le personnel technique nécessaire, les moyens pour la dactylographie et la multiplication des matériaux.

## VIII - DECISIONS ET RECOMMANDATIONS DE LA CONFERENCE

29. Les décisions et recommandations de la conférence sont adoptées à l'unanimité par les délégations des entreprises parties aux Accords de Bratislava. Les membres des délégations des parties aux Accords de Bratislava d'un même pays constituent un seul groupe et disposent conjointement d'un seul vote.

30. Les décisions de la conférence entrent en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année qui suit, s'il n'en est pas prévu autrement dans les décisions mêmes.

31. Les présidents des organisations participant aux séances de la conférence en qualité d'observateurs peuvent adhérer aux décisions de la conférence, ce qui est consigné dans le procès-verbal. Dans le cas où l'adhésion a lieu après la conférence, l'entreprise de navigation organisateur de la prochaine conférence communique ce fait aux autres participants de la conférence par notification.

## IX - LANGUE DE TRAVAIL

32. La langue de travail de la conférence est le russe.

Chaque délégation assure la traduction de ses interventions et matériaux dans la langue de travail.

Les procès-verbaux et les autres documents de la conférence sont dressés dans la langue de travail.

## X - PROCES-VERBAUX DE LA CONFERENCE

33. Le projet de procès-verbal d'une conférence est remis aux délégations en un exemplaire au moins, au cours de la conférence.

34. Le procès-verbal est dressé en un exemplaire.

Le procès-verbal est signé par les chefs des délégations dans l'ordre alphabétique des initiales des entreprises de navigation parties aux Accords de Bratislava.

35. L'Entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne (ČSPD) est dépositaire des originaux des procès-verbaux. Des copies certifiées conformes sont remises aux délégations le jour de la signature du procès-verbal.

*REMARQUE: Les présentes Règles ont été adoptées à l'unanimité à la conférence des directeurs qui s'est tenue en 1970 à Regensburg, RFA.*

## A C C O R D

sur la prise en charge, la remise et la garde des bâtiments sans équipage ainsi que sur les prestations fournies à ces bâtiments dans les ports de chargement et de déchargement

Afin d'établir des conditions uniformes pour la prise en charge, la remise et la garde des bâtiments sans équipage, ainsi que pour les prestations qui leur sont fournies, l'entreprise de navigation ... (nom de l'entreprise), d'une part, et l'entreprise de navigation ... (nom de l'autre entreprise), d'autre part, sont convenues de ce que chaque entreprise exécutera dans les ports de son pays les opérations énumérées ci-après et dans les conditions qui suivent:

Article premier

L'entreprise de navigation désigne directement, ou par l'entremise de ses agents, l'équipe possédant les connaissances et qualifications requises qui sera de service sur le bâtiment sans équipage pendant toute la durée des opérations de chargement et de déchargement ou du stationnement dans une aire de mouillage.

Article 2

L'équipe de service remplit les fonctions suivantes:

1. Prend en charge et remet à l'équipage du remorqueur-pousseur le bâtiment sans équipage, sa cargaison, son gréement, ses documents de chargement et de bord, selon un acte dont le modèle est annexé à l'Accord.
2. Exécute les manoeuvres requises pour le stationnement des bâtiments sans équipage.
3. Exécute les manoeuvres d'amarrage et de mouillage des bâtiments sans équipage dans le port ou en rade.

4. Prépare le bâtiment sans équipage aux opérations de chargement ou de déchargement, nettoie les cales et le pont après le déchargement, débarrasse (pompage) les cales et le pont des précipitations atmosphériques, installe les échelles et les pieux de protection.

5. Mesure l'enfoncement du bâtiment à vide et en charge, et en dresse un acte exposant l'enfoncement et l'évaluation de la quantité de la cargaison en fonction de l'enfoncement.

6. Prend en charge et remet la marchandise, contrôle l'intégrité des marchandises pendant les opérations de manutention, l'ordre du chargement et du déchargement des lots selon le connaissement, l'arrimage en fonction du poids de la cargaison dans les cales, pour assurer la stabilité du bâtiment.

7. Etablit, lors de la prise en charge et de la remise des marchandises, les documents requis concernant les pertes, excédents et détériorations de marchandises.

8. Reçoit et remet tous les autres documents requis afférents à la cargaison, au bateau et aux formalités douanières.

9. Veille aux installations d'amarrage et d'ancrage des bâtiments sans équipage.

10. Assure le fonctionnement des feux de signalisation sur les bâtiments sans équipage pendant leur séjour dans le port et aux aires de mouillage.

11. Assure la sécurité du stationnement des bâtiments sans équipage dans le port et en rade.

12. Accomplit, en commun avec le représentant de l'entreprise propriétaire du bâtiment sans équipage et en conformité avec les dispositions en vigueur sur le Danube, les formalités à remplir en cas d'avarie ou d'endommagement de bâtiment survenu pendant le séjour dans le port ou aux aires de mouillage.

13. Informe journallement le représentant (agent) de l'entreprise de navigation propriétaire du bâtiment sans équipage sur l'état des travaux de chargement/déchargement et sur l'état des marchandises et du bâtiment.

14. Avec l'accord du représentant de l'entreprise de navigation propriétaire du bâtiment sans équipage, passe la commande et remplit les formalités requises pour les réparations urgentes du bâtiment et en contrôle l'exécution.

### Article 3

La prise en charge et la remise des bâtiments sans équipage, dont l'arrivée dans un port de chargement ou de déchargement a été communiquée préalablement, s'effectue de jour et de nuit. Dans ce cas, l'entreprise de navigation - ou le capitaine du remorqueur-pousseur - informe directement ou par l'entremise de son représentant, le port de destination et l'entreprise de navigation (du pays de destination) de l'arrivée prévue des bâtiments en leur indiquant le nombre et les noms des bâtiments concernés.

La communication doit se faire deux jours avant l'arrivée dans le port, et si la durée du trajet est inférieure à 48 heures, au moins 12 heures avant l'arrivée.

### Article 4

L'équipe de service prend en charge les bâtiments sans équipage quand leurs installations d'ancrage et d'amarrage, leurs signaux et panneaux d'écouille sont en bon état technique, leurs câbles d'amarrage sont au complet, le matériel électrique est en bon état et fonctionne en toute sécurité, les marques des échelles de tirant d'eau sont nettement visibles sur les bords et les bâtiments possèdent tous les documents de bord requis.

### Article 5

Les bâtiments sans équipage qui ne remplissent pas les conditions stipulées à l'article 4, ne seront pris



en charge par l'équipe de service que pour le gardiennage (protection), et ce pour autant que les défauts des bâtiments ne menacent pas la flottabilité ou la sécurité du stationnement de ces unités. Ces bâtiments ne sont acceptés pour le chargement qu'après l'élimination des défauts ou sur l'instruction expresse de leur propriétaire.

#### Article 6

Pendant la durée des prestations fournies aux bâtiments sans équipage par les équipes de service, la responsabilité matérielle pour l'intégrité des bâtiments, des marchandises et du grément pris en charge conformément à l'acte, incombe à la représentation (à l'agence) ou au port; toutefois, ils ne répondent pas pour les vices cachés qui ne pouvaient être décelés par un examen extérieur lors de la prise en charge/remise des bâtiments sans équipage.

Pendant la durée du travail des équipes de service sur les bâtiments sans équipage, toutes les questions relevant du droit et du travail sont réglées par les lois locales et par les dispositions des Règles relatives à la navigation sur le Danube.

#### Article 7

Tous les dommages causés aux bâtiments sans équipage pendant la durée des prestations doivent être réparés d'urgence, avant le départ du bâtiment et au compte de la partie en faute.

Si le dommage a été causé à la partie immergée de la coque du bâtiment et que sa réparation exige des dispositifs de hissage, la réparation provisoire dans les limites des normes du Registre de l'URSS ou d'une autre société de classification est autorisée pour la durée du trajet du bâtiment jusqu'à son port d'immatriculation ou jusqu'à la base de réparation à désigner par le propriétaire du bâtiment.

En prenant en charge un tel bâtiment sans équipage, l'entreprise est tenue d'établir un acte même si le dommage ou l'avarie a été causé par un tiers ou à un tiers.

## Article 8

L'entreprise de navigation utilise son propre bâtiment-pousseur pour placer le convoi, ou un bâtiment sans équipage, au lieu qui lui est assigné ou lui sera assigné par l'administration du port.

## Article 9

La prise en charge et la remise des bâtiments sans équipage sont consignées dans un acte établi en quatre exemplaires (voir Annexe), dont un exemplaire est remis au bâtiment pousseur, un autre à l'équipe de service du port de chargement ou de déchargement et les deux derniers sont envoyés au représentant de l'entreprise propriétaire du bâtiment sans équipage,

## Article 10

Les bâtiments sans équipage sont desservis par l'équipe de service et de jour et de nuit.

## Article 11

Le port informe en temps utile l'entreprise de navigation de ce que son bâtiment sans équipage est prêt à quitter le port.

## Article 12

1. L'équipe de service répond pour les marchandises chargées en vrac ou par pompage à bord des bâtiments sans équipage qui n'ont pas de panneaux d'écouille.

2. Pour le transport des marchandises d'autres espèces à bord des bâtiments sans équipage, avec ou sans panneaux d'écouille, la responsabilité joue selon un accord spécial établi entre les entreprises de navigation et/ou les propriétaires des marchandises.

### Article 13

Le taux des prestations fournies aux bâtiments sans équipage par les équipes de service est fixé à ... roubles, par bâtiment et par 24 heures (entières ou non), indépendamment du fait que le chaland se trouve sous maintenance ou qu'il soit pris en charge pour le gardiennage.

### Article 14

1. Le coût du transfert des bâtiments sans équipage dans le port est calculé sur la base des Accords de Bratislava et le paiement en est effectué comme convenu.

2. L'assistance prêtée à un bâtiment sans équipage en cas d'avarie et le pompage de l'eau en cas de brèche sont calculés et réglés selon les dépenses effectivement encourues.

Le règlement des prestations fournies aux bâtiments sans équipage est effectué d'après le cours commercial, conformément aux modalités prévues par les accords intergouvernementaux.

Les entreprises de navigation et les ports règlent directement, ou par l'entremise des représentations (agences) des entreprises de navigation concernées dans le port de chargement ou de déchargement, les prestations qui ont été fournies aux bâtiments sans équipage, les travaux de réparation des dommages causés en cas d'avarie et les autres services.

### Article 15

Tout ce qui n'est pas prévu par le présent Accord sur les prestations fournies aux bâtiments sans équipage sera réglé par les Accords de Bratislava du 26 septembre 1955.

Adopté à l'unanimité à la Conférence des directeurs, qui s'est tenue en 1972 à Slintchev Briag (RPB).

Annexe à l'Accord

sur la prise en charge, la remise et la garde  
des bâtiments sans équipage ainsi que sur les  
prestations fournies à ces bâtiments dans les  
ports de chargement et de déchargement

Nom de l'entreprise de navigation: . . . . .

A C T E

sur la prise en charge et sur la remise des barges pour le poussage  
établi par

. . . . .

La barge a été remise par . . . . .

et prise en charge par . . . . .

Au cours de ces opérations ont été établis:

1. l'état technique de la barge: 1. . . . .

2. . . . .

2. le gréement de la barge:

Le gréement a été vérifié et pris en charge en bon/mauvais état.

L'absence/la défektivité des objets énumérés ci-après a été  
constatée: . . . . .

3. Nature de la  
cargaison:

Echelles de jauge,  
en cm:

Quantité,  
en tonnes:

.....	avant: B .....	T .....	.....
	milieu: B .....	T .....	
	arrière: B .....	T .....	

R e m a r q u e : . . . . .

Lieu: . . . . . Date: . . . . .

Remis par: . . . . . Pris en charge par: . . . . .

## A C C O R D

relatif aux prestations réciproques en matière  
de réparation des bâtiments des entreprises  
de navigation danubienne

L'Entreprise de navigation fluviale bulgare (BRP), l'Entreprise de navigation hongroise S.A. (MAHART), la Direction de la navigation civile roumaine (NAVROM), l'Entreprise soviétique de navigation danubienne (SDP) et l'Entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne Société d'Etat (ČSPD), ci-après "entreprises de navigation", ont, par l'entremise de leurs mandataires, conclu le présent Accord portant sur les prestations réciproques en matière de réparation de leurs bâtiments, afin d'accroître l'efficacité de l'exploitation des bâtiments en éliminant en temps utile et de manière opérative les dommages provenant de cas d'avarie ou dus à des raisons d'ordre nautique, subis par des bâtiments faisant route sur un secteur quelconque du Danube.

### Article premier

1. Dans le cadre du présent Accord, les entreprises de navigation parties à l'Accord vont déployer leurs efforts afin d'exécuter hors tour:

- a) les réparations des dommages subis par les bâtiments en cas d'avarie survenue en cours de route;
- b) les réparations d'autres dommages subis par les bâtiments en cours de route.

2. Les réparations des bâtiments seront exécutées dans les chantiers et ateliers de réparations navales énumérés à l'Annexe 1.

## Article 2

1. Les réparations mentionnées au point 1 de l'article 1 seront exécutées sur demande écrite adressée en deux exemplaires au chantier de réparations correspondant (ou à son agence) par le représentant de l'agence la plus proche de l'entreprise de navigation intéressée.

La demande est établie selon le modèle figurant à l'Annexe 2.

2. Au cas où l'établissement de la demande écrite ferait retarder le commencement des travaux de réparation, le chantier de réparations (l'atelier) respectif entamera les travaux sur la demande faite audit chantier ou à l'entreprise de navigation (à son agence) par le capitaine (batelier) du bâtiment. Le capitaine (batelier) est alors tenu de présenter la demande écrite de son agence (établie selon le modèle) pendant l'exécution des réparations.

## Article 3

1. L'ensemble des travaux de réparation et le délai de leur achèvement seront concertés par le capitaine (batelier) et le représentant du chantier de réparations navales après l'arrivée du bâtiment au chantier. Les travaux de réparation à effectuer, la date de leur achèvement et leur coût approximatif seront indiqués dans la demande (établie selon le modèle mentionné) et porteront les signatures et sceaux respectifs.

2. Les pièces de rechange nécessaires pour les travaux de réparation seront fournies des réserves du bâtiment à réparer.

3. Le contrôle technique des travaux de réparation d'un automoteur est exécuté, pour ce qui est des machines, par le mécanicien en chef, et pour la partie du pont, par le capitaine. Sur les non-automoteurs, cette tâche appartient au batelier.

Lors des réparations de gros dommages survenus à la suite d'une avarie, les représentants des entreprises de navigation intéressées et l'inspection du Registre peuvent prendre part au contrôle technique et à la réception du bâtiment.

4. L'administration du chantier de réparations navales est responsable pour la qualité des travaux de réparation exécutés ainsi que pour ce que les matériaux utilisés répondent aux prescriptions et normes techniques en vigueur dans le pays où le bâtiment est réparé.

5. L'automoteur réparé est réceptionné par le capitaine et le mécanicien en chef, et le bâtiment non-motorisé par le batelier. La réception a lieu avec la participation du représentant de l'agence; elle est confirmée dans un acte de réception conforme au modèle formant l'Annexe 3. L'acte est établi en 6 exemplaires dans les langues nationales de l'entreprise de navigation qui a passé la commande de réparation et de l'entreprise de navigation propriétaire du chantier de réparations navales. Le chantier de réparations garde le premier exemplaire et les deux dernières copies, tandis que les autres copies sont remises au capitaine (batelier) du bâtiment qui a été réparé.

#### Article 4

1. Les modalités de paiement et de décompte entre les entreprises de navigation pour l'exécution des réparations seront fixées par des accords bilatéraux.

2. Les décomptes pour les réparations se font entre les entreprises de navigation contractantes indépendamment et séparément de tous autres décomptes et paiements découlant d'accords et de traités conclus par les entreprises de navigation intéressées, ainsi qu'avec des tiers.

#### Article 5

Les litiges pouvant surgir entre les entreprises de navigation seront réglés en vertu des dispositions de l'article 75 des Accords de Bratislava de 1955.

## Article 6

1. Le présent Accord entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1966; il est conclu pour une durée illimitée.

2. Chaque entreprise de navigation contractante peut dénoncer sa participation au présent Accord; la dénonciation prend effet dans un délai de 6 mois compté à partir du jour où elle a été notifiée par écrit aux autres entreprises de navigation parties au présent Accord.

3. Toute entreprise de navigation peut adhérer au présent Accord par une déclaration écrite adressée à l'Entreprise de navigation ĀSPD, qui en informera toutes les entreprises de navigation parties à l'Accord.

4. Les Annexes au présent Accord en font partie intégrante.

Fait à Budapest, le 3 septembre 1965, en langue russe. Le texte original est déposé auprès de l'Entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne, Société d'Etat (ĀSPD), qui enverra des copies certifiées conformes à chaque entreprise de navigation signataire du présent Accord.

Adopté à l'unanimité à la  
Conférence des directeurs  
tenue en 1965 à Budapest, en  
RPH.

*Remarque: L'Entreprise de navigation autrichienne DDSG et l'Entreprise de navigation "BL" de la République Fédérale d'Allemagne ne sont pas parties au présent Accord.*



Annexe 1 à l'Accord  
relatif aux prestations réciproques  
en matière de réparation des bâtiments  
des entreprises de navigation danubienne

LISTE DES CHANTIERS DE REPARATIONS NAVALES

BULGARIE -

1. Ateliers de réparations navales de la BRP dans le port de Roussé
2. Chantier naval de Roussé

HONGRIE -

1. Chantier de réparations navales de la MAHART, à Budapest
2. Atelier flottant de réparations navales de la MAHART, dans le port de Csepel

U R S S -

1. Chantier de réparations navales de la SDP, à Ismaïl
2. Chantier de réparations navales de la SDP, à Kilia
3. Ateliers de la SDP dans le port de Réni

TCHÉCOSLOVAQUIE -

1. Chantier de réparations navales de la ČSPD, à Bratislava
2. Ateliers de la ČSPD dans le port de Komárno

ROUMANIE -

1. Ateliers de réparations navales de Giurgiu
2. Ateliers de réparations navales de Orșova

R e m a r q u e s : Les commandes sont à adresser:

- a) pour les réparations de bâtiments dans les ateliers de réparations navales de Giurgiu: à l'Agence NAVROM dans le port de Giurgiu;
- b) pour les réparations de bâtiments dans les ateliers de réparations navales d'Orșova: à l'Agence NAVROM dans le port de Turnu Severin;
- c) pour les réparations de bâtiments dans le chantier naval de Roussé: à la Direction de la BRP.

Annexe 2 à l'Accord

relatif aux prestations réciproques  
en matière de réparation des bâtiments  
des entreprises de navigation danubienne

Commande de réparations pour cause d'avarie et  
pour raisons d'ordre nautique, faite par:

.....

Entrepreneur .....

Client .....

Objet (dénomination exacte) .....

.....

Description détaillée des réparations demandées .....

.....

.....

Date ..... Sceau et  
signature du client .....

Volume approximatif des travaux de réparation .....

.....

.....

Durée approximative des réparations (date: du .... au):

.....

Coût approximatif des réparations: .....

.....

.....

Concerté: .....  
(date)

.....  
Représentant de Représentant du  
l'entrepreneur client

Annexe 3 à l'Accord

relatif aux prestations réciproques  
en matière de réparation des bâtiments  
des entreprises de navigation danubienne

ACTE DE RECEPTION DES TRAVAUX

après la réparation des dommages résultant  
d'une avarie ou de raisons d'ordre nautique

Les réparations ont été exécutées sur la commande de  
l'Entreprise de navigation . . . . .  
. . . . . en date du . . . . .

Dénomination de la nature des réparations (dans la com-  
mande) . . . . .  
exécutées à bord du bâtiment (nom exact): . . . . .  
appartenant à . . . . .

La commande a été acceptée le (date) . . . . .  
par le chantier de réparations . . . . .  
qui a fourni les pièces de rechange suivantes: . . . . .  
. . . . .  
. . . . .

Réparations effectivement exécutées: . . . . .  
. . . . .

Durée des réparations: du . . . . . au . . . . .

Coût des réparations: . . . . .  
. . . . .

La liste contenant l'énumération des travaux et des ma-  
tériaux utilisés pour les réparations conformément au  
point 4 de l'article 3 du présent Accord, fait partie  
intégrante de l'Acte.

L'Acte a été établi au cours de la réception du bâtiment  
sortant de réparation (date): . . . . .  
dans la ville de . . . . .

.....  
Signature et sceau de  
l'entrepreneur

.....  
Signature du client  
(capitaine, batelier) et  
sceau

.....  
(le nom tapé à la machine)

.....  
(le nom tapé à la machine)

Annexe 1 à l'Accord  
relatif aux prestations réciproques  
en matière de réparation des bâtiments  
des entreprises de navigation danubienne

LISTE DES CHANTIERS DE REPARATIONS NAVALES

BULGARIE -

1. Ateliers de réparations navales de la BRP dans le port de Roussé
2. Chantier naval de Roussé

HONGRIE -

1. Chantier de réparations navales de la MAHART, à Budapest
2. Atelier flottant de réparations navales de la MAHART, dans le port de Csepel

U R S S -

1. Chantier de réparations navales de la SDP, à Ismaïl
2. Chantier de réparations navales de la SDP, à Kilia
3. Ateliers de la SDP dans le port de Réni

TCHECOSLOVAQUIE -

1. Chantier de réparations navales de la ČSPD, à Bratislava
2. Ateliers de la ČSPD dans le port de Komárno

ROUMANIE -

1. Ateliers de réparations navales de Giurgiu
2. Ateliers de réparations navales de Orșova

R e m a r q u e s : Les commandes sont à adresser:

- a) pour les réparations de bâtiments dans les ateliers de réparations navales de Giurgiu: à l'Agence NAVROM dans le port de Giurgiu;
- b) pour les réparations de bâtiments dans les ateliers de réparations navales d'Orșova: à l'Agence NAVROM dans le port de Turnu Severin;
- c) pour les réparations de bâtiments dans le chantier naval de Roussé: à la Direction de la BRP.

Annexe 2 à l'Accord

relatif aux prestations réciproques  
en matière de réparation des bâtiments  
des entreprises de navigation danubienne

Commande de réparations pour cause d'avarie et  
pour raisons d'ordre nautique, faite par:

.....

Entrepreneur .....

Client .....

Objet (dénomination exacte) .....

.....

Description détaillée des réparations demandées .....

.....

.....

Date ..... Sceau et  
signature du client .....

Volume approximatif des travaux de réparation .....

.....

.....

Durée approximative des réparations (date: du .... au):

.....

Coût approximatif des réparations: .....

.....

.....

Concerté: .....  
(date)

.....  
Représentant de l'entrepreneur  
.....  
Représentant du client

Annexe 2 - Délais de livraison des marchandises sur le Danube (VI)	
Annexe 3 - Normes de perte naturelle des marchandises dans le transport sur le Danube (VII-VIII)	
ACCORD SUR LES TARIFS UNIFORMES . . . . .	137
ANNEXES à l'Accord: . . . . .	143
Annexe 1 - Liste des ports et des points de chargement/déchargement sur le Danube, présentés selon leur position géographique, pour le calcul des distances tarifaires (I à III)	
Annexe 2 - Liste des ports et des points de chargement/déchargement sur le Danube, présentés dans l'ordre alphabétique, pour le calcul des distances tarifaires (IV à VI)	
Annexe 3 - Taux des tarifs du transport de marchandises sur le Danube en remonte (VII-VIII)	
Annexe 4 - Taux des tarifs du transport de marchandises sur le Danube à la descente (IX)	
Annexe 5 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises solides en provenance de la Pologne et à destination de la Bulgarie, qui transitent les ports de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie (Budapest) (X)	
Annexe 6 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises solides en provenance de la Bulgarie et à destination de la Pologne, qui transitent les ports de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie (Budapest) (XI)	
Annexe 7 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises en provenance du port de Regensburg (RFA) acheminées vers les ports de la Yougoslavie (XII-XIII)	

- Annexe 8 - Tarif particulier pour le transport par voie du Danube de marchandises en provenance de ports de la Yougoslavie à destination du port de Regensburg (RFA) (XIV-XV)
- Annexe 9 - Tarif particulier pour le transport de marchandises par voie du Danube entre des ports de la Yougoslavie et de l'Autriche (XVI-XVII)
- Annexe 10 - Tarif particulier pour le transport de marchandises par voie du Danube entre des ports de la RFA et de l'Autriche (XVIII-XIX)
- Annexe 11 - Nomenclature et classification des marchandises conformément au Tarif uniforme de transit (TUT) (XX à LX)

ACCORD SUR LE REMORQUAGE, L'ASSISTANCE PRETEE EN CAS D'AVARIE ET L'AGENCEMENT . . . . .	145
ANNEXES à l'Accord: . . . . .	167
Annexe 1 - Demande de remorquage (I)	
Annexe 2 - Connaissance (Ordre) pour le remorquage (II à IV)	
Annexe 3 - Normes de vitesse moyenne journalière de remorquage sur le Danube (V)	
Annexe 4 - Tableau pour le calcul des opérations de remorquage dans les ports (VI)	
Annexe 5 - Tableau des coefficients par secteur (VII)	
Annexe 6 - Acte sur l'assistance (VIII-IX)	
Annexe 7 - Tarif des rémunérations pour l'agencement des bâtiments (X)	
Annexe 8 - Liste des régions portuaires (XI-XII)	

## A N N E X E S

REGLES D'ORGANISATION ET DE DEROULEMENT DES CONFERENCES DES DIRECTEURS DES ENTREPRISES DE NAVIGATION DANUBIENNE - PARTIES AUX ACCORDS DE BRATISLAVA DU 26 SEPTEMBRE 1955 . . . . .	171
ACCORD SUR LA PRISE EN CHARGE, LA REMISE ET LA GARDE DES BATIMENTS SANS EQUIPAGE AINSI QUE SUR LES PRESTATIONS FOURNIES A CES BATIMENTS DANS LES PORTS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGE- MENT (Modèle). . . . .	181
Annexe à l'Accord . . . . .	187
ACCORD RELATIF AUX PRESTATIONS RECIPROQUES EN MATIERE DE REPARATION DES BATIMENTS DES ENTRE- PRISES DE NAVIGATION DANUBIENNE . . . . .	189
Annexe 1 - Liste des chantiers de réparation navales . . . . .	193
Annexe 2 - Commande de réparations pour cause d'avarie et pour raisons d'ordre nautique . . . . .	194
Annexe 3 - Acte de réception des travaux après la réparation des dommages résultant d'une avarie ou de rai- sons d'ordre nautique . . . . .	195