

ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

Т О М

4

PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE

Т О М Е

4

ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

Т О М

4

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

Т О М Е

4

ИЗДАНИЕ СЕКРЕТАРИАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
г. ГАЛАЦ 1951 ГОД
EDITION DU SECRETARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE
GALATZ 1951

ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ТОМ 4

Четвёртая сессия

23 мая—3 июня 1951 года

г. Галац

(Протоколы No.No. 28—33)

О Г Л А В Л Е Н И Е

	<u>Стр.</u>
СПИСОК ДЕЛЕГАЦИЙ	9
ПРОТОКОЛ № 29	13
ПРОТОКОЛ № 29	27
ПРОТОКОЛ № 30	41
ПРОТОКОЛ № 31	41
ПРОТОКОЛ № 32	67
ПРОТОКОЛ № 33	83
ПРИЛОЖЕНИЯ	91
I. ДОКЛАДЫ	93
Доклад о проекте Основных положений о плавании по Дунаю — ДК/СЕС 4/23+ДК/РГ.2	95
Доклад председателя Рабочей группы Дунайской Комиссии о результатах обсуждения проекта Основных положений о плавании по Дунаю — ДК/СЕС 4/24	103
Доклад о навигационных и особых сборах на Дунае — ДК/СЕС 4/27	109
II. ПОСТАНОВЛЕНИЯ	113
Повестка дня IV сессии Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 4/3	115
Постановление об Основных положениях о плавании по Дунаю — ДК/СЕС 4/16	116
Основные положения о плавании по Дунаю — ДК/СЕС 4/22	117

Постановление о Правилах речного надзора на Дунае — ДК/СЕС 4/17	149
Постановление об особых сборах на Дунае — ДК/СЕС 4/18	150
Постановление об утверждении назначения Помощников Секретаря Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 4/19	151
Постановление об ориентировочной повестке дня V сессии — ДК/СЕС 4/20	152
III. ПРОЕКТЫ, ПОПРАВКИ И РЕДАКЦИОННЫЕ УТОЧНЕНИЯ	153
Проект Основных положений о плавании по Дунаю (внесенный Секретариатом) — ДК/РГ/1	155
Проект Основных положений о плавании по Дунаю (после обсуждения в Рабочей группе) — ДК/СЕС 4/21	156
Поправки чехословацкой делегации к проекту Основных положений — ДК/РГ/6	157
Поправки болгарской делегации к проекту Основных положений — ДК/РГ/7	158
Поправки венгерской делегации к проекту Основных положений — ДК/РГ/8	159
Поправка румынской делегации к проекту Основных положений — ДК/РГ/9	160
Поправки югославской делегации к проекту Основных положений — ДК/РГ/10	161
Поправки югославской делегации к проекту Основных положений — ДК/РГ/11	170
Поправка болгарской делегации к ст. 59 проекта Основных положений — ДК/СЕС 4/9	172
Поправка болгарской делегации к ст. 69 проекта Основных положений — ДК/СЕС 4/7	173
Поправка чехословацкой делегации к ст. 78 проекта Основных положений — ДК/СЕС 4/10	174
Редакционное уточнение к ст. 78 проекта Основных положений — ДК/СЕС 4/10а	175
Поправка советской делегации к ст. 79 проекта Основных положений — ДК/СЕС 4/8	176
Поправка венгерской делегации к ст. 81 проекта Основных положений — ДК/СЕС 4/11	177
Редакционные уточнения к проекту Основных положений о плавании по Дунаю — ДК/СЕС 4/30	178
IV. УКАЗАТЕЛЬ К ПРОТОКОЛАМ СЕССИЙ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ	179

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

Четвёртая сессия

СПИСОК ДЕЛЕГАЦИЙ

придунайских стран на четвёртой сессии
Дунайской Комиссии

Болгарская делегация

Христо Атанасов Манолов	— Представитель НРБ в Дунайской Комиссии
Баю Колев Баев	— Заместитель представителя НРБ в Дунайской Комиссии
Тончо Иванов Стойлов	— Эксперт
Инж. Константин Сотиров Цацов	— Эксперт

Венгерская делегация

Др. Эндре Шик	— Представитель ВНР в Дунайской Комиссии
Др. Дюла Неметы	— Заместитель представителя ВНР в Дунайской Комиссии
Пал Дери	— Делегат
Дэже Энеки	— Делегат

Румынская делегация

Григоре Преотяса	— Представитель РНР в Дунайской Комиссии
Адриан Посинеску	— Заместитель представителя РНР в Дунайской Комиссии
Базиль Шербан	— Эксперт
Георге Джурджа	— Эксперт
Инж. Мирча Маринеску	— Эксперт
Захария Негулеску	— Эксперт

Советская делегация

Моровов Г. Н.	— Представитель СССР в Дунайской Комиссии
Кононов И. П.	— Заместитель представителя СССР в Дунайской Комиссии
Василенко Н. С.	— Делегат
Громов П. Г.	— Делегат
Кейлин А. Д.	— Эксперт
Мажкин В. В.	— Эксперт
Бабкина Д. П.	— Переводчик

Чехословацкая делегация

Инж. Любомир Липгарт	— Представитель Чехословацкой Республики в Дунайской Комиссии
Роберт Шмельц	— Заместитель представителя Чехословацкой Республики в Дунайской Комиссии
Эвжен Маловедский	— Делегат
Инж. Сватоплук Глава	— Делегат
Иосеф Докоунял	— Делегат

Югославская делегация

Драгое Джурич
Иован Паунович

Инж. Радован Драгович
Милутин Попович
Димитрие Гаджи-Павлович
Александар Антониц
Любица Виталич

— Представитель ФНРЮ в Дунайской Комиссии
— Заместитель представителя ФНРЮ в Дунайской
Комиссии
— Делегат
— Делегат
— Делегат
— Делегат
— Секретарь

П Р О Т О К О Л

№. 28

ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

23 мая 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н М а н о л о в
Венгрии	— г-н Ш и к
Румынии	— г-н П р е о т я с а
СССР	— г-н М о р о з о в
Чехословакии	— г-н Л и н г а р т
Югославии	— г-н Д ж у р и ч

Заседание открывается в 18 часов 25 минут.

Г-н Преотяси (Председатель Дунайской Комиссии) :

«Господа представители — члены Дунайской Комиссии !

Согласно принятым на III сессии решениям, IV сессия Дунайской Комиссии созвана сегодня, 23 мая 1951 года.

Все представители государств — участников Комиссии прибыли на эту сессию, и я пользуюсь случаем, чтобы приветствовать собравшихся.

Я хочу подчеркнуть особую важность стоящих перед сессией задач, получивших своё отражение в предварительной повестке дня, которые Комиссия призвана рассмотреть и решить.

Дунайская Комиссия, с момента её основания, сделала прогресс в своей работе и сегодня, углубляя свою деятельность, подходит к разрешению ещё более важных вопросов.

Если I и II сессии должны были, в первую очередь, разрешить организационные задачи, стоящие перед Комиссией, разработать Правила процедуры, в соответствии с Дунайской Конвенцией 1948 года, то III сессия смогла уже принять решения, касающиеся практических работ, относящихся к судоходству на Дунае. Настоящая же IV сессия ставит перед собой задачи дальнейшего улучшения условий плавания судов по Дунаю, имея в виду установить Основные положения о плавании по Дунаю и унифицировать правила речного надзора, а также рассмотреть ряд других важных вопросов. Мы должны разработать положения о плавании по Дунаю, которые представляли бы интерес для придунайских государств, пароходств, капитанов, штурманов, рулевых, владельцев судов и всех тех, кто имеет какое-либо отношение к плаванию по Дунаю.

Отсюда вытекает особая ответственность, возлагаемая на Дунайскую Комиссию за решения, которые она должна принять по этим вопросам.

Благодаря обширной работе, проделанной в течение нескольких месяцев Секретариатом и Рабочим аппаратом Дунайской Комиссии, а также специалистами придунайских стран, принимавших участие в разработке указанных вопросов, мы имеем все необходимые документы для рассмотрения на данной сессии.

В прошлом, подобные работы или совершенно не производились, или если производились, то в ущерб интересам придунайских стран, когда вопросами Дуная занимались и лорды.

Мы совершили исторический шаг вперёд, благодаря бескорыстной

помощи Советского Союза и мы чувствуем прогресс во всей нашей жизни, в том числе и в деятельности Дунайской Комиссии.

Разрешите мне выразить надежду, что IV сессия добьётся наилучших результатов в своей работе по развитию судоходства на Дунае, в соответствии с интересами и стремлениями придунайских народов.

Этой сессии предшествовал созыв Рабочей группы в соответствии с Правилами процедуры и решениями III сессии.

Рабочая группа имеет задачу облегчить работу Комиссии по установлению Основных положений о плавании по Дунаю и унификации правил речного надзора. Результаты её деятельности будут иметь положительное значение в работах настоящей сессии.

Работа Дунайской Комиссии продолжается в духе Конвенции 1948 года, которая явилась результатом демократической и антиимпериалистической борьбы наших народов.

Разрешите мне пожелать всем господам — членам Комиссии, достигнуть наилучших результатов в предстоящей работе.

Объявляю IV сессию Дунайской Комиссии открытой.»

Председатель просит секретаря Комиссии сообщить о предварительной повестке для IV сессии.

Г-н Морозов (Секретарь Комиссии) в своём выступлении сообщает, что повестка дня, как ориентировочная, была принята на III сессии Дунайской Комиссии и сейчас, в соответствии с Правилами процедуры, она вносится на рассмотрение IV сессии.

В повестку дня включено пять вопросов :

1. Проект Основных положений о плавании по Дунаю ;
2. Проект Правил речного надзора на Дунае ;
3. О навигационных и особых сборах на Дунае (в рамках Конвенции 1948 года);
4. Утверждение помощников секретаря Дунайской Комиссии ;
5. Повестка дня и дата созыва V сессии Дунайской Комиссии — (ДК/СЕС 4/1).

Председатель объявляет, что до настоящего времени не было представлено никаких других предложений по повестке дня и если нет возражений, то она будет считаться окончательной.

Г-н Джурич (Югославия) заявляет, что проект унификации правил речного надзора, подготовленный Секретариатом Дунайской Комиссии, югославской делегацией получен несвоевременно. Надо, чтобы каждая делегация имела возможность основательно обсудить проект этих правил и при необходимости могла запросить компетентные органы своих стран, с тем, чтобы во время сессии каждая делегация имела мнение своего правительства для того, чтобы Комиссия могла окончательно решить вопрос об этих правилах. Всё же не поступили таким образом, хотя Секретариат и подготовил проект этих правил, бесспорно, воспользовавшись данными, представленными всеми делегациями, в том числе и югославской делегацией. Нужно было заблаговременно разослать всем делегациям проекты, но этого не сделано и югославская делегация получила его лишь 20 числа этого месяца. Югославская деле-

гация считает, по указанным причинам, что следовало бы предоставить каждой делегации разумный срок для изучения этого проекта, с тем, чтобы вручить свои замечания Секретариату и другим организациям. Подобным обменом опытом и мнений делегации смогли бы облегчить и улучшить свою работу.

Вот почему югославская делегация предлагает второй вопрос повестки дня перенести на обсуждение V сессии Дунайской Комиссии. Тем более, что материалы, которые должны быть включены в Правила речного надзора, уже имеются в правилах, представленных всеми придунайскими государствами. Югославская делегация вносит конкретное предложение по поводу того, чтобы упомянутые правила обсуждались и были приняты на V сессии ДК.

С этой целью югославская делегация представляет свой проект резолюции — (ДК/СЕС 4/4).

Г-н Морозов (СССР) отмечает, что Правила процедуры дают право изменить ориентировочную повестку дня, дополнить её новыми вопросами или внести в неё поправки. Но прежде чем приступить к этой процедуре, изменять или дополнять новыми вопросами уже принятую на III сессии ориентировочную повестку дня, советская делегация вносит предложение принять эту повестку дня за основу, а потом уже приступить к обсуждению по пунктам и, когда будет обсуждаться второй пункт, возвратиться к обсуждению предложения, внесённого югославской делегацией.

Председатель ставит на голосование предложение о включении п. 1 предварительной повестки дня «Проект Основных положений о плавании по Дунаю» в окончательную повестку дня.

Предложение принимается единогласно.

Председатель ставит на голосование п. 2 предварительной повестки дня «Проект Правил речного надзора на Дунае».

Г-н Морозов (СССР) указывает, что прежде чем перейти к голосованию этого пункта, он хотел бы сделать несколько замечаний по поводу предложения югославской делегации, относящегося к п. 2 повестки дня. Основной причиной, которая выдвигается югославской делегацией для снятия этого пункта с повестки дня, является якобы то, что они поздно получили проект унификации правил речного надзора на Дунае составленный Секретариатом Дунайской Комиссии. Как известно, указанный проект унификации правил речного надзора готовился на основе тщательного изучения всех документов, присланных в Комиссию придунайскими государствами. Этот пункт соответствует плану работы Дунайской Комиссии на 1951 г. В результате проделанной работы был подготовлен проект Правил речного надзора, о чём был заслушан доклад в Рабочей группе. Этот вопрос также в декабре 1950 г. был включён в предварительную повестку дня на III сессии для обсуждения его в мае 1951 года на IV сессии. Стало быть, нам этот вопрос был известен задолго до сегодняшнего дня. Что же касается того, что Секретариат якобы обязан был послать проект задолго до начала сессии, то в Правилах процедуры Комиссии не говорится, что этого можно требовать от Секретариата Комиссии.

Следовательно, отложить этот вопрос на обсуждение V сессии и вовсе не обсуждать его на IV сессии было бы неправильно, ибо это будет противоречить решению, уже принятому на III сессии, полгода тому назад.

Г-н Морозов вносит предложение оставить п. 2 предварительной повестки дня и принять его в окончательную повестку дня IV сессии, и приступить к его обсуждению на данной сессии. Но принятие этого пункта повестки дня не предопределяет решения вопроса по существу, по проекту; если надо будет, господа — члены Комиссии могут продолжить рассмотрение этого вопроса и дальше, на следующей сессии, если на это будет воля Комиссии, если господа — члены Комиссии сочтут, что вопрос недостаточно изучен правительствами государств, представленных в Комиссии.

В итоге советская делегация поддерживает оставление п. 2 повестки дня и вносит предложение принять его, как окончательный, для обсуждения на IV сессии.

Председатель ставит на голосование имеющиеся два предложения:

1. Внести в окончательную повестку дня п. 2 предварительной повестки дня (предложение сделано председателем Комиссии вначале заседания);

2. Не включать п. 2 предварительной повестки дня в окончательную повестку дня IV сессии, а перенести его на обсуждение V сессии (предложение представителя Югославии).

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что он перед голосованием предварительной повестки дня сделал формальное предложение, чтобы п. 2 предварительной повестки дня был перенесён на следующую сессию. Поэтому, согласно Правилам процедуры Комиссии, он считает, что председатель должен поставить на голосование вопрос, касающийся отсрочки рассмотрения п. 2 предварительной повестки дня и лишь после того, если эта резолюция будет отвергнута, приступить к голосованию п. 2 повестки дня.

Председатель заявляет, что для него безразлично, будет ли сначала голосоваться предложение югославской делегации, а затем его. Но, согласно Правилам процедуры, поскольку его предложение было первым (до него не было сделано ни одного предложения), он не хочет давать преимущества предложению югославской делегации.

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что председатель неправ в том, что якобы он первый внёс предложение, поскольку это было предложение секретаря ДК и является результатом решения III сессии, а затем резолюция югославской делегации была представлена формально раньше, чем приступили к обсуждению предварительной повестки дня.

Г-н Джурич заявляет, что он вновь вынужден констатировать, что здесь аргументы не взвешиваются логически, а проводятся механической силой.

Г-н Морозов (СССР) заявляет, что говорить о каком-то механическом проведении сил в Дунайской Комиссии, не следовало бы, ибо у каждого из представителей права одинаковые, равные, в соответствии с Конвенцией, и Конвенция 1948 г. на страже интересов и прав придунайских государств, которые достаточно подробно изложены в ней. По моему,

— говорит г-н Морозов, — сейчас речь идёт о не совсем понятном предложении югославской делегации относительно проекта Правил речного надзора на Дунае. Известно, что на предыдущей III сессии Дунайской Комиссии югославская делегация не возражала против этого пункта повестки дня, наоборот, она голосовала за него при рассмотрении повестки дня по пунктам и голосовании в целом.

Следовательно, непонятно чем вызвано предложение г-на Джурича, чтобы исключить этот вопрос из повестки дня IV сессии. Перед нами ориентировочная повестка дня, в которой значится вопрос о Правилах речного надзора на Дунае. Это первое.

Второе, перед нами план работы Дунайской Комиссии на 1951 г., где поручается Секретариату и Рабочему аппарату Комиссии подготовить проект Правил речного надзора.

И третье, перед нами наконец сам документ — проект унификации правил речного надзора на Дунае. Следовательно, всё, что необходимо для рассмотрения вопроса на данной сессии, подготовлено и всё сделано в строгом соответствии с Правилами процедуры Дунайской Комиссии, в соответствии с решениями предыдущих сессий, как вопрос непосредственно вытекающий из Конвенции.

Г-н Джурич (Югославия) просит, раньше чем приступить к голосованию п. 2 повестки дня, разрешить зачитать югославскую резолюцию, с тем, чтобы члены делегаций во время голосования знали о чём идёт речь и что в интересах государств, которые они здесь представляют, принять югославскую резолюцию.

Зачитывается югославская резолюция :

«Проект резолюции очередной четвёртой сессии Дунайской Комиссии.

— Дунайская Комиссия решает перенести рассмотрение проекта Основных положений о речном надзоре на очередную V сессию.

Дунайская Комиссия приняла такое решение с целью предоставить компетентным органам государств — членов Комиссии возможность ознакомиться с представленными предложениями, а Рабочей группе — подробнее изучить эти предложения в период между двумя сессиями.

С этой целью Дунайская Комиссия решает, что :

К 15 сентября 1951 года делегации государств — членов Комиссии должны представить свои письменные замечания к проекту Основных положений о речном надзоре, выработанному Секретариатом Комиссии ;

К 1 октября Секретариат Дунайской Комиссии должен передать каждой делегации замечания, сделанные другими делегациями государств — членов Комиссии, с целью полезного обмена опытом ;

По крайней мере за 10 дней до открытия очередной V сессии должна быть созвана Рабочая группа для выработки окончательного проекта Основных положений о речном надзоре, с учётом замечаний, сделанных делегациями всех государств — членов Комиссии.»

Председатель отмечает, что раньше чем приступить к голосованию о внесении п. 2 предварительной повестки дня в окончательную повестку дня, он хотел бы ещё раз подчеркнуть, что он руководствуется Правилами процедуры. В проекте югославской резолюции, при решении вопроса

о п. 2, стоит вопрос не о том, вносить или не вносить этот пункт в окончательную повестку дня, а указывается, что желательно изучение этого вопроса и предлагается созвать Рабочую группу, что ничего общего не имеет с принятием этого пункта повестки дня, поэтому председатель предлагает перейти к голосованию п. 2 повестки дня.

Председатель ставит на голосование вопрос о включении в окончательную повестку дня сессии п. 2 предварительной повестки дня.

Предложение принимается пятью голосами против одного.

Председатель ставит на голосование вопрос о включении в окончательную повестку дня сессии п. 3 предварительной повестки дня.

Г-н Джурич (Югославия) напоминает о наличии резолюции, внесенной югославской делегацией.

Председатель заявляет, что если югославская делегация настаивает, то он ставит на голосование проект югославской резолюции.

Г-н Джурич (Югославия) настаивает на голосовании югославской резолюции.

Г-н Морозов (СССР) указывает, что в резолюции, представленной югославской делегацией, употребляется выражение «Основные положения», касающиеся речного надзора. По нашему мнению, такое выражение неправильно. Ст. 8 Конвенции п. «g» говорит, что в компетенцию Комиссии входит унификация правил речного надзора и в ст. 26 Конвенции говорится, что Комиссия осуществляет унификацию правил речного надзора. Здесь нет выражения «Основные положения»; выражение «Основные положения» относится к ст. 8 п. «f», где говорится об Основных положениях о плавании по Дунаю, включая основные положения лоцманской службы. Поэтому по существу, если это не есть редакционная ошибка в резолюции югославской делегации или в результате перевода, то с этой точки зрения резолюция не может быть приемлема. Допустим, что это ошибка. — продолжает г-н Морозов, — но я хочу сказать несколько слов по существу резолюции. Резолюция предлагает отнести на V сессию рассматриваемый вопрос о Правилах речного надзора на Дунае, в то время, как этот вопрос вполне подготовлен для рассмотрения на IV сессии для того, чтобы члены Дунайской Комиссии и правительства, которые они представляют в ДК, могли ознакомиться и изучить их. Вот почему можно рассмотреть этот вопрос именно при рассмотрении самого вопроса по существу в п. 2 повестки дня. Резолюция предлагает нам новый порядок процедуры подготовки вопросов к рассмотрению на сессии, а именно рассылку замечаний, которые поступят по проекту на предварительное рассмотрение всех придунайских государств — членов Комиссии.

Мне кажется, — говорит г-н Морозов, — мы не вправе принять такое решение, обязывающее государства, представленные в Комиссии, разослать свои предложения другим государствам. Это, по моему, суверенное право государства, которое составило документы и было бы, по моему мнению, ошибкой со стороны Секретариата Комиссии, если бы мы позволили себе подобного рода практику. Мы для того и собираемся на сессии Дунайской Комиссии, чтобы обменяться мнениями и принять

соответствующее решение. Я не знаю, где существует такая практика в других международных учреждениях, подобных Дунайской Комиссии.

Затем, мне непонятно, почему мы должны и на этой сессии игнорировать рассмотрение вопросов, ранее нами принятых и подготовленных Рабочим аппаратом Комиссии, в соответствии с указаниями Комиссии, которые мы дали аппарату Комиссии на II и III сессиях. Вот почему советская делегация считает вполне правильным голосовать за предложение об оставлении в окончательной повестке дня IV сессии п. 2 предварительной повестки дня.

В связи с этим и на основании вышесказанного советская делегация не поддерживает югославской резолюции.

Г-н Шик (Венгрия) говорит, что он хочет высказаться по поводу порядка голосования. Он против голосования этой резолюции сейчас, а также против голосования этой резолюции после принятия повестки дня. В предварительной повестке дня стоит вопрос о проекте Правил речного надзора на Дунае. Впрочем этот пункт стоит не только в предварительной повестке, этот пункт уже принят. Резолюция, представленная югославской делегацией, явно относится к этому пункту. Поэтому, по его мнению, будет единственным логичным решением отнести обсуждение этой резолюции к тому времени, когда будет обсуждаться п. 2 повестки дня. По существу вопроса г-н Шик сейчас не высказывается и оставляет за собой право выступить, когда будет обсуждаться резолюция по п. 2 повестки дня.

Г-н Лингарт (Чехословакия) говорит, что чехословацкая делегация считает точку зрения представителя югославской делегации не совсем правильной и не отвечающей Правилам процедуры Комиссии.

На сегодняшнем заседании обсуждается повестка дня, а не обсуждается проект Правил речного надзора на Дунае. Поэтому резолюция к п. 2 не имеет касательства при обсуждении п. 2 повестки дня и должна обсуждаться на том заседании, на котором будет стоять вопрос о проекте Правил речного надзора.

Это касается вопроса п. 2 повестки дня и предложения югославской делегации. Что же касается самой повестки дня, то она принята на III сессии ДК и всем известна в своей предварительной форме.

Кроме того, все делегации получили телеграмму от Секретариата Комиссии, в которой сообщалось, что, ввиду отсутствия других предложений, предварительная повестка дня, принятая на III сессии, предлагается на утверждение IV сессии.

Следовательно, буквально всем было известно о предварительной повестке дня.

Председатель предложил эту повестку дня в своей речи на заседании сессии, поэтому надо считать его предложение первым, и он поступил совершенно правильно, требуя голосования п. 2 повестки дня.

Югославское предложение поступило позже, поэтому, согласно Правилам процедуры (ст. 24), голосование производится в порядке поступления предложений.

Одновременно г-н Лингарт просит представителя югославской делегации, в его выступлениях, не говорить от имени каких-либо других,

делегаций, в частности чехословацкой делегации, не брать на себя никаких догадок и предположений в отношении чехословацкой делегации или чехословацкого правительства.

В заключение г-н Лингарт предлагает приступить к голосованию повестки дня.

Г-н Манолов (Болгария) говорит, что секретарь Комиссии г-н Морозов, в своём выступлении, напомнил всем о Правилах процедуры, в связи с предложением югославской делегации, т.е. что предложение югославской делегации противоречит духу Правил процедуры. Далее г-н Манолов указывает, что г-н Шик, а затем г-н Лингарт пояснили, почему предложение югославской делегации неправильно и заявляет, что болгарская делегация присоединяется к сказанному венгерским и чехословацким представителями и добавляет, что на III сессии был принят п. 2 предварительной повестки дня единогласно. Кроме того, предварительная повестка дня всем была сообщена телеграфно и, как сообщил секретарь Комиссии г-н Морозов, дополнительных предложений или возражений не поступило. Теперь же предлагается рассмотреть вопрос о снятии п. 2 с повестки дня. Болгарская делегация против этого предложения и предлагает вести работу дальше, в соответствии с утверждённой ориентировочной повесткой дня IV сессии.

Г-н Морозов (СССР) указывает, что внимательно рассмотрев резолюцию, представленную югославским представителем, мы видим, что югославская делегация признаёт существование проекта Правил речного надзора и действительно такой проект находится в нашем распоряжении, он нам роздан Секретариатом Комиссии. Югославская делегация признаёт необходимым и предлагает дать по этому проекту свои замечания в Комиссию до 1 сентября с. г. Если принять во внимание такое предложение, значит, Секретариат должен разослать этот проект государствам, представленным в Комиссии, а как мы можем говорить сегодня, на данном заседании, и принять рекомендации разослать этот проект и потребовать на него замечания до 1 сентября, если мы этого проекта ещё не рассмотрели, т.е. не обсудили. Нам предлагается разослать этот проект не поговорив о нём на сессии. Поэтому вполне правильно говорит представитель венгерской делегации г-н Шик, что данная резолюция относится к п. 2, уже принятому нами в окончательную повестку дня на IV сессии. Стало быть, тогда и нужно решать вопрос о предложениях, значащихся в резолюции югославской делегации, тогда возможно и целесообразно будет вернуться к её голосованию, если это понадобится. Сейчас же голосовать эту резолюцию было бы преждевременно.

Поэтому советская делегация придерживается мнения г-на Шик и если, по настоянию г-на Джурича, данная резолюция всё же будет поставлена на голосование, советская делегация воздержится от принятия этой резолюции.

Председатель указывает, что он предложил приступить к голосованию предварительной повестки дня, чтобы создать окончательную повестку дня. Представитель югославской делегации просил, чтобы п. 2 повестки дня был исключён из окончательной повестки дня.

Мы приступили к голосованию повестки дня поштатно, — конста-

тирует г-н председатель, — когда представитель югославской делегации нам представил в письменной форме проект своей резолюции.

Он считает обоснованными выступления представителей венгерской и других делегаций, которые обратили внимание на то, что резолюция не относится к сути вопроса и что речь не идёт о том, вписать или не вписать этот пункт в окончательную повестку дня.

Тем не менее, если г-н представитель Югославии настаивает, г-н председатель согласен поставить на голосование его устное предложение, касающееся снятия п. 2 с окончательной повестки дня, а что касается его письменной резолюции в целом поставить её на дискуссию при обсуждении п. 2 окончательной повестки дня.

В качестве представителя Румынской Народной Республики он заявляет, что если, по настоянию югославской делегации, будет голосоваться югославская резолюция, то румынская делегация, как и советская делегация, не будет поддерживать югославской резолюции по этому вопросу.

Г-н Джурич (Югославия) подтверждает, что настаивает на голосовании проекта резолюции, внесённой югославской делегацией.

Председатель ставит на голосование проект югославской резолюции, зачитанный на заседании.

Г-н Шик (Венгрия) говорит, что когда он сделал предложение не ставить на голосование югославской резолюции, он не высказался по существу резолюции потому, что рассчитывал на то, что его предложение будет принято и будет обсуждаться при рассмотрении п. 2. Но раз резолюция будет в целом голосоваться сейчас, то венгерская делегация будет голосовать против резолюции, потому что по существу предлагаемые здесь меры неправильны. Этот проект Правил речного надзора, который будет обсуждаться по п. 2 повестки дня, был составлен не просто Секретариатом или Рабочим аппаратом Комиссии, а о необходимости создать такой проект говорили на предыдущих сессиях. Секретариат просил делегации стран прислать соответствующие соображения и предложения по поводу этого будущего проекта. Эти соображения и материалы, насколько известно, были присланы в Секретариат между II и III сессиями. Этот проект является своего рода суммой всех тех предложений и высказываний, которые были сделаны. Получив этот проект венгерская делегация находит его вполне приемлемым к обсуждению.

Поэтому венгерская делегация против югославской резолюции.

Председатель ставит на голосование проект югославской резолюции.

Резолюция отклоняется пятью голосами, при одном голосе «за».

Г-н Джурич (Югославия) констатирует, что есть попытки вести обсуждение повестки дня антидемократическим методом. Югославская делегация, механическим большинством голосов, вынуждена принимать участие в работе Комиссии по вопросам, которые, бесспорно, ещё не готовы для того, чтобы их обсуждать.

Г-н Джурич подчёркивает, что некоторые из изложенных делегатами доводов, по поводу югославской резолюции, носили исключительно формальный характер.

Г-н Морозов привёл аргумент против югославской резолюции, чисто формального характера. Подобный механический метод голосования в

Комиссии является лишь поддержкой мнения югославской делегации, а именно, что Дунайская Комиссия, с момента её учреждения, не служит интересам придунайских стран, а работает в ущерб им и в особенности Югославии.

В ответ на выступление г-на Лингарта г-н Джурич заявляет, что никогда не выступал от имени каких-либо других делегаций, кроме как от имени югославской делегации и не делал никаких к этому предпосылок, поскольку ему абсолютно ясна точка зрения г-на Лингарта и других делегатов в этой Комиссии и что эта линия противостоит мнению югославской делегации и методам, которые нужно применять и которыми надо защищать интересы своего государства. Вот почему югославская делегация не имеет никаких других предпосылок и говорит лишь от имени своего правительства.

Председатель заявляет, что он не хочет долго задерживать внимание Комиссии на этом вопросе и только отмечает, что дискуссия была вызвана югославской делегацией, настаиванием её на всех своих ошибках процедурного характера.

Я полагаю, — говорит г-н председатель, — что она настаивает лишь на первом абзаце своей резолюции, что она таким образом выйдет из затруднения, в котором оказалась, но по настоянию югославской делегации я вынужден был поставить её резолюцию на голосование. В качестве представителя Румынской Народной Республики я голосовал против.

Председатель ставит на голосование п. 3 предварительной повестки дня «О навигационных и особых сборах на Дунае (в рамках Конвенции 1948 г.)».

Г-н Джурич (Югославия) просит председателя дать справку о том, решён ли уже вопрос или только информируют по этому поводу.

Председатель сообщает, что он не понимает вопроса. Это Комиссия должна решить, а не он.

Г-н Джурич (Югославия) заявляет, что он хотел бы знать, разработал ли уже Секретариат документы по этому вопросу или идёт речь об информации.

Г-н Морозов (Секретарь Комиссии) поясняет, что предварительная повестка дня роздана всем членам Комиссии. Как записано в решении III сессии, доклад ставится на IV сессии и роздан членам Комиссии. Известно, что он носит форму доклада, информирующего о положении сборов на Дунае, в рамках Конвенции 1948 г. Никаких других документов, не розданных членам Комиссии, не существует.

Председатель ставит на голосование п. 3 повестки дня.

Третий пункт принимается пятью голосами, при одном воздержавшемся (Югославия).

Председатель ставит на голосование п. 4 повестки дня.

Четвёртый пункт принимается единогласно.

Председатель ставит на голосование п. 5 повестки дня.

Пятый пункт принимается единогласно.

Председатель ставит на голосование повестку дня IV сессии ДК, в целом.

Повестка дня IV сессии принимается пятью голосами, при одном воздержавшемся (Югославия) — (ДК/СЕС 4/3).

Председатель предлагает установить регламент работы Комиссии: утреннее заседание начинается в 10 часов и продолжается до 14 часов, с перерывом на 15 минут; вечернее заседание начинается в 18 часов и продолжается до 22 часов, также с перерывом на 15 минут.

Для облегчения работы сессии ведутся предварительные заседания Рабочей группы по п. 1 повестки дня, поскольку по проекту поступило много поправок.

Вносится предложение назначить следующее заседание сессии в пятницу, 25 мая 1951 г. в 10 часов.

Ввиду того, что господа члены Комиссии изъявили желание присутствовать на всех заседаниях Рабочей группы, имея в виду важность вопроса, заседания сессии и Рабочей группы будут происходить поочерёдно.

Заседание закрывается в 20 часов 35 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

П Р О Т О К О Л

№. 29

ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

25 мая 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н М а н о л о в
Венгрии	— г-н Ш и к
Румынии	— г-н П р е о т я с а
СССР	— г-н М о р о з о в
Чехословакии	— г-н Л и н г а р т
Югославии	— г-н Д ж у р и ч

Заседание открывается в 10 часов.

Председатель открывает заседание Комиссии и предлагает перейти к обсуждению п. 1 повестки дня «Проект Основных положений о плавании по Дунаю».

Председатель заявляет, что поскольку всем членам Комиссии своевременно были розданы документы, относящиеся к п. 1 повестки дня и все ознакомлены с ними в достаточной степени, то он просит председателя Рабочей группы г-на Манолова сообщить сессии о результатах обсуждения проекта в Рабочей группе.

Поскольку других предложений не поступило, председатель предоставляет слово г-ну Манолову.

Г-н Манолов (Председатель Рабочей группы): ¹⁾

«Господин Председатель, господа представители!

Как известно, Рабочая группа была создана председателем и секретарём Комиссии, в соответствии с указанием III сессии.

Рабочая группа начала свою работу 21 мая с.г., имея цель обсудить проект Основных положений о плавании по Дунаю и проект унификации правил речного надзора, с тем, чтобы подготовить их к рассмотрению на IV сессии.

За первые 4 дня работы Рабочей группы проведено 6 заседаний.

В работах Рабочей группы принимают участие все члены Дунайской Комиссии и эксперты ими уполномоченные, а также ответственные сотрудники Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии.

Всего принимают участие в работах Рабочей группы 37 человек.

До 24 мая с.г. Рабочая группа заслушала доклад заведующего Отделом гидрометеорологической и навигационной служб Дунайской Комиссии г-на Юнкевича о проекте Основных положений о плавании по Дунаю — (ДК/СЕС 4/23) + (ДК/РГ/2), а также был заслушан доклад заведующего Отделом речного надзора г-на Канева о проекте унификации правил речного надзора на Дунае, а затем состоялся общий обмен мнений по проекту Основных положений о плавании по Дунаю в целом.

В результате постатейного обсуждения проекта Основных положений в Рабочей группе, оказалось 39 статей и 9 параграфов Приложения согласованных полностью, т.е. все делегации-участницы Рабочей группы

¹⁾ ДК/СЕС 4/29

признали эти статьи проекта полностью отработанными для рассмотрения на сессии.

45 статей проекта и 2 параграфа Приложения к проекту Основных положений остаются пока несогласованными.

К вышеуказанным 45 статьям проекта и 2 параграфам Приложения к проекту Основных положений поступило 70 поправок от делегаций: болгарской — 5, венгерской — 4, румынской — 1, чехословацкой — 9 и югославской — 51 поправка.

Перечень согласованных статей и перечень статей несогласованных, с поступившими к ним поправками, изложен в документе ДК/РГ/13.

Что касается самих поправок, то они соответствующим образом зарегистрированы и имеются на руках у всех членов Комиссии.

Рабочая группа имеет в виду дальнейшие свои заседания посвящать обсуждению несогласованных статей и поправок, поступивших к ним.»

Председатель полагает полезным для дальнейшей работы Рабочей группы, чтобы господа члены Комиссии обменялись мнениями, по поводу доклада г-на Манолова, о проделанной Рабочей группой работе.

Г-н Лингарт (Чехословакия) констатирует, что сообщение г-на Манолова даёт полную картину о работе Рабочей группы. В результате этой работы половина статей проекта окончательно согласована, а к части статей поступили поправки, которые находятся сейчас в стадии разработки. Что же касается проекта Основных положений в целом, то о нём был прослушан доклад г-на Юнкевича на первом заседании Рабочей группы и все делегации высказали по этому докладу своё мнение.

Далее г-н Лингарт соглашается с предложением г-на Манолова о том, чтобы Рабочая группа продолжила свои заседания, и в дальнейшем посвятила свою работу обсуждению 45 статей, к которым поступили поправки. Другие 39 статей проекта закончены обсуждением в Рабочей группе и могут считаться окончательно согласованными. Приложения к проекту, за исключением двух параграфов, также согласованы.

Учитывая большую работу, проделанную Рабочей группой, — говорит г-н Лингарт, — мы имеем все основания поблагодарить её за результаты работы и признать эту работу положительной. Для того, чтобы обсудить все статьи с поправками и определить по ним окончательную точку зрения, было бы желательно отложить следующее заседание Комиссии до окончания работы Рабочей группы.

Председатель признаёт, в связи с докладом г-на Манолова, что в настоящее время яснее вырисовывается картина о ходе работы в Рабочей группе, и как представитель румынской делегации он констатирует, что Рабочая группа оказывает большую помощь в работе Комиссии и что нужно создать все необходимые условия, со стороны Комиссии, для успешного продолжения работы Рабочей группы.

Г-н Джурич (Югославия) сообщает, что югославская делегация также считает полезным, чтобы Рабочая группа продолжила свою деятельность и чтобы Комиссия приступила к дискуссии по проекту после того, как Рабочая группа закончит свою работу.

Подобный метод работы соответствует понятиям югославской де-

легации, ибо это даёт возможность всем делегациям подробно изучить поправки.

Югославская делегация в этом особенно заинтересована, — продолжает г-н Джурич, — поскольку из доклада г-на Манолова стало известно, что югославской делегацией внесена 51 поправка, в то время, как всеми остальными делегациями внесено только 17 поправок. Это говорит о том, что югославская делегация проявила большой интерес и желание в проработке этих статей, преследуя цель, чтобы Основные положения о плавании по Дунаю соответствовали интересам всех стран и были подготовлены в духе принципов, установленных Дунайской Конвенцией, чтобы они соответствовали интересам свободного судоходства по Дунаю и чтобы в них было соблюдено уважение суверенитета и прав придунайских государств.

Председатель спрашивает, кто ещё желает высказаться.

Г-н Шик (Венгрия) полностью присоединяется к выступлению представителя Чехословацкой Республики и заявляет, что не может быть никакого сомнения в том, что работу Рабочей группы надо признать положительной. Также не может быть сомнения и в том, что эту работу следует продолжать и довести до конца.

Г-н Шик согласен с г-ном Линггартом в том, что не имеет никакого смысла сейчас высказывать общие рассуждения о проекте, ввиду того, что такие общие рассуждения все уже слышали вначале работы Рабочей группы, перед тем, как приступили к обсуждению отдельных статей проекта. Он также поддерживает предложение г-на Манолова о назначении следующего пленарного заседания Комиссии лишь по окончании работы Рабочей группы.

Г-н Морозов (СССР) заявляет, что выслушав сообщение г-на Манолова о первых результатах обсуждения проекта в Рабочей группе, становится ясным, что результаты этой работы показывают положительные итоги, и советская делегация поддерживает предложение г-на Манолова о продолжении работы Рабочей группы и, кроме того, считает необходимым, чтобы для Рабочей группы были созданы все возможности для плодотворной работы над изучением проекта. Это будет соответствовать деловым интересам в работе текущей сессии.

Желательно было бы, — говорит г-н Морозов, — чтобы наряду с изучением поправок г-да эксперты и члены Рабочей группы работали и в смысле редакционного оформления и подготовки статей, в согласованном виде, по техническим вопросам, требующим сугубо специальных уточнений.

Было бы желательно, чтобы г-н председатель Рабочей группы обратил внимание специалистов на это и кроме обычных заседаний было проведено совещание, с участием докладчика и специалистов Секретариата Комиссии.

Председатель предоставляет слово г-ну Джуричу.

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что после выступления г-на Морозова и г-на Шик, которые подчеркнули необходимость перейти к рассмотрению всех спорных вопросов, югославская делегация имеет такое

мнение, что Рабочая группа могла бы прийти к лучшим результатам, нежели она имеет теперь.

Несмотря на то, что югославская делегация привыкла держаться в стороне от достигнутых результатов, так как она имеет горький опыт в этой Комиссии, поскольку до сих пор никогда не было возможности прийти к общему разрешению вопросов со всеми делегациями, югославская делегация сделает всё, чтобы достигнуть общих результатов работы, но работа Рабочей группы не даёт на это надежды потому, что г-да делегаты, работая в Рабочей группе, невнимательно относятся к югославским поправкам. Такое невнимательное отношение, — говорит г-н Джурич, — мы встречаем не только со стороны делегатов, но также и со стороны Секретариата.

Мы могли констатировать, — продолжает г-н Джурич, — что служащие Комиссии вместо того, чтобы дать только информацию Комиссии, взяли на себя роль и права в отношении югославских поправок, которые не соответствуют их функциям и обязанностям сотрудников Комиссии. Они забывают, что являются служащими международного органа. Кроме того, я хотел бы обратить внимание на то, что когда речь идёт о югославских поправках, то здесь речь идёт о поправках не редакционного характера, а о поправках исключительно принципиального характера по поводу Основных положений о плавании по Дунаю, поскольку некоторые положения в правилах глубоко затрагивают суверенные права малых прибрежных государств и их экономические интересы.

Вот почему югославская делегация вынуждена воздержаться от положительной оценки работы, проделанной Рабочей группой, несмотря на то, что желательно видеть общие результаты этой работы.

Председатель предоставляет слово г-ну Шик.

Г-н Шик (Венгрия) выражает своё удивление по поводу выступления г-на Джурича. Г-н Шик говорит, что г-н Джурич начал свою речь за здравие, а кончил за упокой. Начал с того, что он якобы хочет сотрудничать, хочет вместе со всеми прийти к общему решению по проекту, а затем он совершенно необоснованно перешёл к критике всей работы Рабочей группы в целом и сотрудников Секретариата, которые выступали в прениях.

Прежде всего, я должен взять под свою защиту Рабочую группу, — продолжает г-н Шик, — поскольку г-н Джурич заявил, что работа Рабочей группы могла бы быть лучше и могла бы принести лучшие результаты, если бы члены Рабочей группы иначе относились к югославским поправкам. Далее г-н Шик констатирует, что все делегации сами приняли порядок, по которому статьи с поступившими к ним поправками не должны пока обсуждаться. Раз такой порядок был принят, то нельзя обвинять Рабочую группу, что она не поступает иначе. Второе обвинение г-на Джурича по адресу сотрудников Секретариата, в том, что они выступали не как нейтральные лица, а защищали проект, который они создали, также не имеет основания. Вполне естественно, что югославская делегация защищает свои поправки и нельзя требовать, чтобы она выступала против своих поправок. Также нельзя этого тре-

бовать и от авторов проекта, которые безусловно правы разъясняя и защищая свой проект. Сотрудники Секретариата присутствуют на наших заседаниях именно для той цели, чтобы давать нужные разъяснения.

Г-н Шик подчёркивает, что обвинение г-ном Джуричем всех участников Рабочей группы в том, что они относились к югославским поправкам неправильно и что было какое-то особое отношение к этим поправкам, является необоснованным, так как все присутствовали и все были очевидцами того, что ко всем поправкам отношение было одинаковое и все статьи, к которым имелись поправки, откладывались. Были ли эти поправки югославские или чехословацкие, это не играло роли; раз к статье имеется поправка или замечание, обсуждение переносилось на следующее заседание. Г-н Шик выражает также мнение о том, что с ним согласятся многие в желании прийти к общему результату по согласованию проекта Основных положений о плавании по Дунаю, и если г-н Джурич желает присоединиться к общему мнению, то это только можно приветствовать, — говорит г-н Шик, — но мне кажется, что последнее выступление г-на Джурича не преследует этой цели.

Председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель спрашивает, кто ещё желает высказаться.

Г-н Морозов (СССР) указывает, что г-н Джурич в последнем своём выступлении сказал, что югославская делегация до сих пор не видит положительных результатов в работе Рабочей группы, которые давали бы надежду на согласование поступивших поправок и всего проекта в целом.

Я лично другого мнения, — говорит г-н Морозов, — ибо уже первые результаты работы Рабочей группы нам дали достаточно богатые материалы, которые могут послужить основой для работы на сегодняшнем заседании, т.е. результат работы Рабочей группы выражается в согласовании 39 статей, которые могут быть, после обсуждения Дунайской Комиссией, включены в Основные положения о плавании по Дунаю.

Относительно замечания, которое сделал г-н Джурич в отношении служащих Комиссии, в связи с их выступлениями на заседаниях Рабочей группы, г-н Морозов заявляет, что он хотел бы по этому поводу сказать несколько слов.

Прежде всего, это не просто служащие, а ответственные работники Рабочего аппарата Дунайской Комиссии; это специалисты, граждане придунайских стран, командированные своей страной в аппарат Дунайской Комиссии для активной и творческой работы в аппарате. Они вправе, как участники составления проекта Основных положений о плавании по Дунаю, высказаться в защиту этого проекта не только как участники в составлении этого проекта, но и как ответственные работники, которые выполнили поручение сессии, которые выполняли постановление сессии, обязывающее Рабочий аппарат подготовить этот проект и я, как свидетель этой работы, — говорит г-н Морозов, — могу сказать, что они относились со всей добросовестностью к выполняемой работе, к выполнению плана работы Дунайской Комиссии. Следует от-

метить, что эти сотрудники высказываются положительно по ряду поправок, внесённых делегациями. Ряд ответственных сотрудников Рабочего аппарата Комиссии одобряет внесённые поправки. Они считают, что представив поправки делегации отразили этим своё внимательное отношение к проекту и что в результате тщательного изучения проекта поступили поправки, о которых речь идёт на заседаниях Рабочей группы. Среди этих поправок есть достаточное количество положительных и вполне возможных поправок для приёма и включения их в проект с последующим утверждением на сессии.

Я также считаю, — продолжает г-н Морозов, — что в числе поправок, внесённых югославской делегацией, как и в числе поправок болгарской, венгерской и чехословацкой делегаций имеются весьма полезные и существенные замечания к проекту, которые советская делегация находит приемлемыми.

Председатель в своём выступлении отмечает, что румынская делегация рассмотрела, разобрала и проанализировала результаты работы Рабочей группы, являющейся одним из органов Комиссии и оценила их, как положительные. Румынская делегация считает, что нельзя рассматривать деятельность Рабочей группы, как деятельность какого-то отдельного органа, так как таким образом делегации исключают себя из Рабочей группы. Мы могли бы многое сказать в отношении позиции югославской делегации в Рабочей группе, — говорит г-н председатель. Часто поправки югославской делегации были ни на чём не основаны. Он мог бы остановиться на очень ярких и столь важных вопросах, как например, на вопросе спасения и на поправках к ст. 63, касающейся спасания судов, севших на мель или на статье, предусматривающей разбор спорных вопросов, которые югославская делегация считает излишними.

Поскольку г-н Джурич заранее высказался предубеждённо по отношению к работе Рабочей группы, у меня лично есть один вопрос, — говорит г-н председатель, — кто является автором 39 статей, уже принятых в Рабочей группе единодушно, как согласованные статьи? Разве подобные статьи, принятые всеми, не являются положительным результатом работы Рабочей группы? Да или нет? Я считаю, — говорит г-н председатель, — что г-н Джурич, заняв позицию, которая заведомо предвидит отрицательные результаты работы заранее и рассыпается в критике не только принципов, но и методов работы, выражает желание косвенным образом затруднить работу Комиссии и отдалить её от достижения тех результатов, которые нами преследуются.

Румынская делегация не хочет пойти по такому пути, — заявляет г-н председатель, — она прочно стоит на тех принципах, которые заложены в Дунайской Конвенции, а также в наших демократических методах работы.

Г-н Лингарт (Чехословакия) просит разрешить ему в нескольких словах коснуться второго варианта Основных положений.

Сотрудники Секретариата и Рабочего аппарата, выступая относительно этого проекта, правильно защищали не первый проект, а второй проект, который мы обсуждали в Рабочей группе. Этот второй проект

является результатом поправок, полученных Секретариатом от всех делегаций. Это означает, что сотрудники Секретариата и Рабочего аппарата правильно высказывались за проект, в который вошли поправки делегаций всех придунайских государств. Из справки докладчика мы узнали, что из 16 замечаний югославской делегации к первому проекту было учтено 11. Этот факт не был ни в какой мере опровергнут. Председатель Рабочей группы констатировал, что это составляет 70%, следовательно, проект содержит достаточное количество поправок, поступивших от югославской делегации и несмотря на то, что, по сравнению с поправками других делегаций, югославская делегация прислала поправки позже всех — 19 апреля с. г.

Сотрудники Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии защищали проект, содержащий поправки всех делегаций — членов Дунайской Комиссии. Эти поправки, поступившие от разных делегаций, нашли отражение в проекте. Тот факт, что 39 статей были приняты без поправок, говорит за то, что проект Основных положений содержал поправки всех делегаций. Вот почему в Рабочей группе обсуждались эти статьи без поправок и были приняты без разногласий, что является положительным результатом нашей общей работы.

Я этим хочу подчеркнуть, — продолжает г-н Лингарт, — что не только поправки советской, румынской, венгерской, болгарской и чехословацкой делегаций были обсуждены при рассмотрении второго проекта, но что были учтены также поправки югославской делегации. Сотрудники Секретариата и Рабочего аппарата поступили совершенно правильно, защищая проект, содержащий поправки всех делегаций. По проекту Основных положений 39 статей можно считать согласованными, поскольку к ним не было внесено никаких поправок и дополнений, следовательно, Рабочей группой половина статей принята. Если мы примем ещё во внимание, что были приняты оглавления разделов, глав и т.д., то можно считать, что это значительно облегчит работу сессии и откроет большие возможности для дальнейшей работы. Надо продумать, будет ли полезно исключать возможность обсудить конкретный и положительный результат работы Рабочей группы или, так сказать, положительный результат первого чтения проекта Основных положений.

У нас есть возможность, — говорит г-н Лингарт, — посвятить свою работу статьям, по которым не было разногласий и после этого продолжить работу Рабочей группы.

Председатель говорит, что если нет возражений, он переходит к статьям, которые, как это констатировала Рабочая группа, согласованы, так как к ним не поступило поправок.

Он предлагает голосовать в отношении наименований глав, которые уже окончательно установлены Рабочей группой и более не зачитывать статей, о которых ещё не договорились и которые не считаются согласованными.

К преамбуле Основных положений были поправки, и мы констатируем, что перед Рабочей группой стоит задача закончить эти работы. К ст. ст. 1 и 2 также были внесены поправки.

К ст. 3 поправок не было и поэтому председатель просит её зачитать.

Зачитывается ст. 3: «Плавание судов в районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, осуществляется согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами.»

Слово предоставляется представителю Советского Союза г-ну Морозову.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что если обратиться к ст. 23 Конвенции, то мы найдём прямое указание на то, чтобы именно нами была принята ст. 3 в той редакции, как это изложено в проекте.

Советская делегация высказывается за принятие ст. 3 в той редакции, в которой она представлена в проекте.

Председатель спрашивает, имеются ли ещё замечания по поводу ст. 3.

Поскольку нет возражений, он переходит к голосованию ст. 3 проекта.

Г-н Джурич (Югославия) делает замечание о том, что многие здесь присутствующие делегаты предложили продолжать работу Рабочей группы, чтобы вновь обсудить статьи, к которым были представлены поправки. Поэтому он не видит никакого смысла и надобности обсуждать статьи, по которым не было возражений и тем более голосовать по этим статьям раньше, чем Рабочая группа закончит свою работу и раньше, чем сессия получит проект Основных положений о плавании по Дунаю в окончательном виде. В этом смысле поняла югославская делегация то, что было сказано г-ном председателем и теми, кто выступал здесь, а именно, что сессия приступит к обсуждению проекта после того, как Рабочая группа закончит свою работу. Это также является логическим порядком работы Комиссии. Поэтому г-н Джурич считает, что этой работой должна заняться Рабочая группа, а не Комиссия. От работы Рабочей группы по проекту Основных положений зависит их позиция в отношении постановлений.

Этот метод, который предлагается югославской делегацией, г-н Джурич считает более целесообразным и более логичным. Метод, которым пользовалась Рабочая группа во время обсуждения проекта является противоречивым тому методу, которым обычно обсуждается проект, поскольку г-н председатель перешёл к обсуждению некоторых статей раньше, чем имели возможность высказаться о проекте в целом.

Председатель в ответ на замечание г-на Джурича заявляет, что он предложил, чтобы Комиссия приступила к рассмотрению проекта, заслушав принятые статьи. Г-н Морозов, представитель Советского Союза, ранее подчеркнул, что Рабочая группа представила достаточно богатый материал, который может быть включён на настоящем заседании, в окончательной форме, в Основные положения. Поэтому моё предложение, — говорит г-н председатель, — не должно являться сюрпризом. Разве это не является обыденным методом работы? Рабочей группе остаётся лишь разрешить вопросы, которые ещё не согласованы. Международная практика о рабочих группах подтверждает это и нет причин, чтобы посту-

пать иначе. Приступая к этой работе, — продолжает г-н председатель, — я упустил обсуждение преамбулы и первые две статьи, которые не согласованы, чтобы не терять времени.

Председатель ничего не имеет против того, чтобы говорить о проекте Основных положений в целом, а также по статьям, которые ещё не согласованы, поскольку он также не против того, чтобы обсуждать статьи уже согласованные. Это обычный метод ведения заседаний Дунайской Комиссии и всякой любой международной организации.

Председатель предоставляет слово представителю Советского Союза.

Г-н Морозов (СССР) напоминает, что на первом заседании сессии договорились о том, что будет работать Рабочая группа и отдельно будут происходить заседания Комиссии; такого же мнения был и г-н Джурич.

Сейчас мы встали перед фактом, — говорит г-н Морозов, — что имеется определённое количество работы, выполненной Рабочей группой и что результат работы Рабочей группы, в первой своей части, может быть рассмотрен на нашем заседании сессии. Если мы считаем, что на Рабочей группе относились к вопросам принципиально, т.е. те статьи, которые называем согласованными, являются действительно согласованными, а не какими-то статьями, стоящими под вопросом, и если эти статьи являются с точки зрения специалистов и делегаций, участвующих в работе Рабочей группы, правильными, то они могут быть включены в Основные положения о плавании по Дунаю, принимаемые Комиссией и затем учтены в правилах плавания каждого придунайского государства. Если же мы будем рассматривать результат нашей работы в Рабочей группе как-то иначе, — продолжает г-н Морозов, — т.е. брать под сомнение статьи, которые считаем согласованными, то тогда нет никакого смысла заниматься сейчас процедурой обсуждения этих статей. Я считаю возможным, до окончания рассмотрения Рабочей группой всего проекта, приступить к обсуждению и голосованию согласованных статей на сессии, на основе сотрудничества и взаимопонимания, которых мы достигли в Рабочей группе. Хотя эти статьи являются согласованными на Рабочей группе, но Правила процедуры Дунайской Комиссии требуют, чтобы основной орган, которым является Дунайская Комиссия, обсудил и принял эти решения на своём пленарном заседании, что мы имеем сейчас полную возможность осуществить.

Г-н Джурич (Югославия) говорит следующее:

«Я вижу, что меня не так поняли, как я здесь говорил. Я не хотел бы, чтобы придали другой смысл моему предложению. Я хочу подчеркнуть, что к проекту была представлена 51 поправка югославской делегацией и 17 поправок другими делегациями, причём более половины поправок было оспорено. Стоит ли обсуждать то малое число статей, которое было согласовано, так как неоспоренные статьи тесно связаны со спорными. Если бы мы приступили к голосованию неоспоренных статей, то мы легко могли бы очутиться в таком положении, что по завершении работы Рабочей группы, мы были бы вынуждены изменить уже принятые статьи. Вот почему югославская делегация предложила другой метод работы. Я это делаю из технических соображений, которые впол-

не оправдываются юридическим методом работы, во время разработки подобных положений, в особенности, когда существует тесная связь между статьями.

Вот почему метод, предложенный мною, является лишь выражением желания привести нашу работу к хорошим результатам и речь идёт ни о каком то престиже.

Председатель предоставляет слово представителю Чехословацкой Республики.

Г-н Лингарт (Чехословакия) останавливается на двух замечаниях. Первое: В начале этого заседания была конкретная и реальная возможность говорить о тех статьях, по которым Рабочая группа не имела разногласий, т. е. о тех статьях, которые считаются согласованными и не говорить здесь о пунктах, которые ещё не согласованы и находятся в стадии разработки, к которым следует вернуться на будущем заседании, после окончания работы по всем статьям проекта в Рабочей группе. Г-н Лингарт говорит, что нет оснований прекращать работу сессии до тех пор, пока не будет обсуждён в Рабочей группе проект в целом.

Второе: Если сравнить ст. 3 проекта Основных положений со ст. 23 Конвенции, то будет видно, что они полностью соответствуют друг другу.

На основании этого примера ясно видно, что те статьи, которые приняты единодушно в Рабочей группе, или соответствуют статьям Конвенции, или являются неспорными статьями.

Возражение представителя югославской делегации против голосования согласованных статей до тех пор, пока не будет договорённости в Рабочей группе по другим статьям, вносит затруднение в нашу работу. Я не полагаю, — говорит г-н Лингарт, — что так мыслит представитель югославской делегации, потому что это означало бы, что на пленарных заседаниях Дунайской Комиссии нечего будет делать до тех пор, пока полностью не закончит свою работу Рабочая группа. Такой метод он считает нецелесообразным. Я думаю, что имеется желание у всех участников сессии Дунайской Комиссии, — говорит г-н Лингарт, — экономить время и работать так, чтобы прийти к хорошим результатам как можно быстрее. Если посвятить свою работу статьям, полностью согласованным, то это составило бы приблизительно половину статей проекта Основных положений. Экономия времени при таком ходе работ будет очевидна и за это будут благодарны все, кто участвует в работах по проекту. Поэтому он рекомендует ещё раз подумать о том, чтобы начать работать сначала по согласованным статьям проекта.

Г-н Морозов (СССР) просит слова в порядке ведения заседания: «Господин Председатель, господа члены Комиссии!

Мы сегодня приступили к постановочному обсуждению проекта и остановились на ст. 3, по которой делегации высказали своё мнение, что эта статья приемлема и она может быть включена в Основные положения о плавании по Дунаю, как согласованная в Рабочей группе и по которой, как я вижу, здесь нет возражений со стороны других делегаций. Однако, вместо этого мы перешли к обсуждению вопросов процедурного характера.

Мне кажется, что г-н председатель должен решить одно из двух, или мы будем обсуждать проект, или вопрос процедуры дальнейшей работы сессии.

Председатель предоставляет слово представителю Югославии.

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что его предложение не касается ст. 3, а касается принципа работы. Я думаю, — продолжает г-н Джурич, — что будут статьи, которые придётся впоследствии изменять после решений, принятых Рабочей группой по другим статьям. Вот почему я прошу, Господин Председатель, — говорит он, — решить этот вопрос согласно Правилам процедуры или голосованием, если нет другой возможности.

Г-н Морозов (СССР) заявляет, что он согласен продолжить работу по обсуждению проекта на пленарном заседании Коимссии и в особенности по статьям, которые согласованы и что он также согласен, чтобы Рабочая группа продолжила работу над статьями несогласованными.

Председатель указывает, что поскольку уже затрачено много времени, останавливаться на вопросах процедурного характера не следует и предлагает, если нет возражений, закрыть заседание сессии.

Заседание закрывается в 14 часов 30 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

ПРОТОКОЛ

№. 30

ЧЕТВЁРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

31 мая 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н М а н о л о в
Венгрии	— г-н Ш и к
Румынии	— г-н П р е о т я с а
СССР	— г-н М о р о з о в
Чехословакии	— г-н Л и н г а р т
Югославии	— г-н Д ж у р и ч

Заседание открывается в 10 часов 55 минут.

Председатель объявляет, что продолжается обсуждение проекта Основных положений о плавании по Дунаю и предоставляет слово председателю Рабочей группы.

Г-н Манолов (Председатель Рабочей группы) зачитывает доклад ДК/СЕС 4/24.

Председатель заявляет, что если нет возражений со стороны представителей, он предлагает констатировать, что Комиссия приняла к сведению доклад председателя Рабочей группы о проделанной ею работе.

Возражений не поступило.

Сессия переходит к дискуссии по проекту Основных положений о плавании по Дунаю, представленному Рабочей группой — (ДК/СЕС 4/21).

Председатель вносит на обсуждение преамбулу, к которой имеется поправка югославской делегации.

Зачитывается поправка: «Во втором абзаце заменить слова «на участке Геню-Райка» следующими словами: «на участке, предусмотренном Приложением II к Конвенции о режиме судоходства на Дунае от 1948 года».

Председатель спрашивает, имеются ли замечания к югославской поправке.

Председатель констатирует, что если нет желающих выступить, то он приступает к голосованию югославской поправки.

Голосуются югославская поправка.

1 голос «за», 5 голосов «против».

Югославская поправка отклоняется пятью голосами против одного.

Председатель ставит на голосование текст преамбулы.

Г-н Джурич (Югославия) предлагает не зачитывать здесь всех статей, но дать возможность ознакомиться с их текстом и подготовить свои замечания к завтрашнему дню. Это необходимо, чтобы удостовериться, что нет ошибок, которые могут быть в тексте проекта Основных положений.

Председатель поясняет, что окончательный текст проекта Основных положений известен. Ошибки могли произойти лишь при перепечатке.

Г-н Джурич (Югославия) вновь предлагает окончательного текста не зачитывать здесь, а приступить к голосованию по каждой статье, оставляя право для каждой делегации представить завтра к 10 часам утра

свои замечания по возможным ошибкам в редакции статей или в переводе.

Г-н Морозов (СССР) заявляет, что советская делегация считает возможным согласиться с этим предложением, только он хотел бы дополнить, чтобы зачитывать статьи и после этого высказываться по существу. В том случае, если кто-либо из членов делегаций резервирует за собой право высказаться, можно на следующем заседании вернуться к данной статье.

Г-н Джурич (Югославия) заявляет, что он согласен.

Председатель, от имени румынской делегации, также выражает согласие приступить к чтению проекта постатейно, указав, что если будут встречаться редакционные ошибки, их можно будет исправить.

Переходят к чтению Основных положений постатейно.

Зачитывается преамбула.

Председатель объявляет, что если нет возражений, он переходит к голосованию преамбулы в редакции проекта.

5 голосов «за», 1 голос «против».

Преамбула принята пятью голосами против одного.

Г-н Джурич (Югославия) заявляет, что югославская делегация голосовала против, поскольку преамбула, по его мнению, нарушает Дунайскую Конвенцию.

Председатель переходит к обсуждению ст. 1, к которой имеется югославская поправка, отклонённая Рабочей группой.

Зачитывается поправка югославской делегации.

Поскольку нет замечаний, председатель приступает к голосованию югославской поправки.

1 голос «за», 5 голосов «против».

Югославская поправка к ст. 1 отклонена пятью голосами против одного.

Зачитывается ст. 1 Основных положений и голосуется.

Ст. 1 принята пятью голосами против одного.

Г-н Джурич (Югославия) заявляет, что югославская делегация голосовала против ст. 1 потому, что эта статья игнорирует права государств по поводу наблюдения и надзора берега и портов.

Г-н Морозов (СССР) мотивируя своё голосование говорит, что не вступая в дискуссию по существу заявления г-на Джурича по мотивам его голосования против ст. 1, он желал бы сослаться на ст. 23 Конвенции, которая даёт указание, что судоходство на участках придунайских стран регулируется согласно правилам, устанавливаемым этими государствами, с учётом Основных положений, принятых Дунайской Комиссией.

Председатель предлагает перейти к ст. 2.

К этой статье имеется две югославских поправки.

Зачитывается первая югославская поправка и голосуется.

1 голос «за», 5 голосов «против».

Первая поправка югославской делегации к ст. 2 — (ДК/РГ/10) отклонена пятью голосами против одного.

Зачитывается вторая югославская поправка и голосуется.

1 голос «за», 5 голосов «против».

Вторая югославская поправка к ст. 2 — (ДК/РГ/11) отклонена пятью голосами против одного.

Зачитывается ст. 2 Основных положений и голосуется.

5 голосов «за», 1 голос «против».

Ст. 2 принята пятью голосами против одного.

Г-н *Джурич* (Югославия) заявляет, что югославская делегация голосовала против ст. 2 по тем же причинам, по которым она голосовала против ст. 1.

Председатель переходит к обсуждению ст. 3 проекта Основных положений. Эта статья была согласована в Рабочей группе.

Г-н *Джурич* (Югославия) выступает со следующим заявлением:

«Ст. 3 проекта Основных положений о плавании по Дунаю гласит, что «плавание судов в районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, осуществляется согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами». Это положение должно относиться равным образом и к той части Дуная, которая является границей между Югославией и Румынией. Однако, о возможности общего регулирования судоходства между этими двумя государствами лучше всего свидетельствует положение, которое румынское правительство создало, с некоторого времени, на участке Железных Ворот.

Судоходство на участке Железных Ворот и управление этим участком осуществляются совместно Югославией и Румынией, на основе соглашения от 1945 года, через Временный Комитет, в котором были представлены обе страны. После вступления в силу Конвенции о режиме судоходства на Дунае, следовало, в соответствии со ст. 21 этой Конвенции, заключить соглашение между Югославией и Румынией относительно учреждения и деятельности специальной речной Администрации на участке Железных Ворот. Однако, румынское правительство не приняло предложения югославского правительства о заключении такого соглашения, и с 1948 года оно применяет целый ряд насильственных мер для того, чтобы взять в свои руки управление участком Железных Ворот.

Путём применения незаконных методов и создания различных трудностей, румынские власти мешали всякого рода действиями югославским представителям в Администрации Железных Ворот в г. Оршово. Поэтому югославское правительство вынуждено было отозвать своих представителей с румынской территории.

Румынские власти выслали всех югославских служащих, которые, для исполнения своих обязанностей, должны были оставаться на румынской территории и проявляли по отношению к югославским служащим, направлявшимся на свои посты в г. Оршово, грубые придирки, с целью сделать невозможной их работу на румынской территории.

Стремление румынского правительства полностью взять в свои руки управление Администрацией Железных Ворот нашло своё отражение, между прочим, в том, что румынская делегация выносит произвольные решения в отношении деятельности Администрации Железных Ворот; румынские служащие бойкотируют населённый пункт Текия, являющийся местопребыванием указанной Администрации и т. д.

Румынские представители в Администрации Железных Ворот произвольно ввели финансовую систему, которая наносит ущерб экономическим интересам Югославии. С некоторого времени румынская делегация мешает тому, чтобы необходимые грузы для обеспечения буксировки в Сипском канале были распределены равномерно, хотя Югославия предоставила в распоряжение Администрации Железных Ворот буксирные установки в общих интересах судоходства. И, кроме этого, Югославии вовсе не были оплачены расходы по буксировке, хотя доходы в этой области, только в 1950 году, достигали приблизительно 2 млн. 200 тыс. лей.

Кроме этого, создавая подобное положение на участке Железных Ворот, румынское правительство наносит ущерб безопасности судоходства на этом участке, который является наиболее труднопроходимым участком на Дунае.

На вакантные посты вместо высланных югославских служащих румынское правительство назначило румынских служащих, которые зачастую не являются квалифицированными работниками и, больше того, недобросовестно выполняют свои обязанности, что явилось причиной двух серьезных аварий, имевших место некоторое время тому назад. Особенно серьезной была авария в июле 1950 года, которая имела неблагоприятные последствия для судоходства и является наиболее серьезной аварией, которая когда-либо происходила на участке Железных Ворот. Кроме того, в январе прошлого года, большое количество пловучих знаков, ранее снятых, было вновь поставлено, именно в критический момент появления льдов, что послужило причиной их потери. Следует заметить, что якоря исчезнувших пловучих знаков представляют собой опасность для судоходства, принимая во внимание, что они рассеяны по руслу реки.

Подобными методами и насильственно проводимыми мерами, румынское правительство, посредством своих органов, наносит ущерб экономическим интересам Югославии и грубо нарушает свои обязательства в отношении сотрудничества на участке Железных Ворот, возложенные на него югославо-румынским соглашением и Конвенцией о режиме судоходства на Дунае.

Сохраняя подобное положение на Дунае, румынское правительство преследует, очевидно, цель превратить участок Железных Ворот также в район, в котором должны совершаться провокации и враждебный нажим на Федеративную Народную Республику Югославии, создавая таким образом условия, ведущие к осложнению отношений между двумя государствами.

Следовательно, настоящие Основные положения, направленные к урегулированию, с общего согласия, судоходства на пограничном участке Дуная, будут носить ложный характер, если румынское правительство не прекратит своих незаконных методов в Администрации Железных Ворот и если оно не изменит своего понятия о необходимости мирного международного сотрудничества и об уважении, которое необходимо проявлять по отношению к законным интересам и правам соседней страны.

Вместе с тем, югославское правительство, руководствуясь жела-

нием содействовать, со своей стороны, во всём том, что зависит от него для правильного разрешения вопросов судоходства на участке Железных Ворот, что в интересах обеих стран, а также в общих интересах судоходства, предложило румынскому правительству 22 мая с. г., в третий раз, начать переговоры о заключении соглашения относительно создания и деятельности специальной речной Администрации на участке Железных Ворот в духе Конвенции о режиме судоходства на Дунае. Не подлежит сомнению тот факт, что своим новым отказом принять предложение югославского правительства, сохраняя существующее положение на указанном участке, румынское правительство подвергло бы опасности общее управление вышеуказанного участка, принимая во внимание, что в результате незаконных мер румынского правительства, Федеративная Народная Республика Югославия поставлена в такое положение, которое не позволяет ей сотрудничать в качестве равноправного партнёра.»

Председатель в связи с заявлением югославского представителя даёт следующий ответ:

«Господа представители!

Что касается сказанного г-ном Джуричем, то я, как представитель Румынской Народной Республики, констатирую, что г-н Джурич использовал неудачный момент для своего выступления, поскольку это не касается ни нашей работы, ни ст. 3, о которой идёт речь. Но, всё же он сделал нападки и мы считаем, что ответим ему, если сочтём это нужным.

Я хочу подчеркнуть, что все вопросы, поднятые здесь г-ном Джуричем, получили своевременно ответ от румынского правительства. На приглашение Югославии по поводу заключения соглашения об образовании Администрации на участке Железных Ворот, сделанного в августе 1949 года, румынское правительство ответило 12 октября 1949 г., т. е. в то время, когда ещё Дунайская Комиссия не была утверждена. Что касается остальных вопросов, то румынское правительство констатировало нераз, что пограничные и другие компетентные власти Югославии мешали румынским служащим на участке Железных Ворот выполнять свои обязанности. Югославия забрала у них документы, разрешающие переход границы. Кроме того, даже кассиру Комитета для выплаты жалования югославским служащим, югославские власти не разрешали передвигаться по югославской территории вдоль берега Дуная.

Передо мной лежит список целого ряда нарушений со стороны Югославии, но я не считаю нужным зачитывать его. Выступление г-на Джурича затрагивает и финансовый вопрос Комитета Управления. Я обращаю внимание на тот факт, который югославской делегации прекрасно известен, а именно, что Временный Комитет Управления имеет дефицит в леях и большой плюс в динарах, и вообще, что финансовое положение Югославии в Комитете вовсе не плохое. Следовательно, наличие ещё один факт, на основании которого можно считать выступление г-на Джурича необоснованным и неуместным.

Румынская делегация сохраняет за собой право вернуться к этому вопросу, если она найдёт это нужным.»

Председатель заявляет, что если нет других замечаний, то он переходит к голосованию ст. 3 проекта.

6 голосов «за». Ст. 3 принята единогласно.

Зачитывается ст. 4.

Замечаний нет.

6 голосов «за». Ст. 4 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 5, к которой имеется югославская поправка, отклонённая Рабочей группой.

Зачитывается и голосуется югославская поправка к ст. 5.

Поправка югославской делегации к ст. 5 отклонена пятью голосами, при одном голосе «за».

Зачитывается ст. 5 проекта и голосуется.

Ст. 5 принята пятью голосами против одного.

Зачитывается и голосуется ст. 6.

Ст. 6 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 7, к которой имеется югославская поправка об исключении этой статьи из проекта, как лишней.

Поправка югославской делегации к ст. 7 отклонена пятью голосами, при одном голосе «за».

Зачитывается ст. 7 проекта и голосуется.

Ст. 7 принимается пятью голосами против одного.

Зачитывается ст. 8 и голосуется.

6 голосов «за». Ст. 8 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 9, согласованная Рабочей группой.

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что зачитанный текст ст. 9 не отвечает редакции, по которой была договорённость в Рабочей группе, а соответствует тексту первоначального проекта. Поскольку это может быть технической ошибкой Секретариата, он предлагает отложить согласование этой статьи до выяснения вопроса.

Г-н Морозов (СССР) считает возможным согласиться с такого рода предложением и поручить докладчику уточнить вопрос и доложить на следующем заседании.

Председатель объявляет, что дискуссия по ст. 9 откладывается, согласно внесённому предложению.

Зачитывается ст. 10 и голосуется.

Ст. 10 принята единогласно.

Председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель объявляет о продолжении заседания по обсуждению проекта Основных положений о плавании по Дунаю, представленного Рабочей группой.

Ст. 11 принята единогласно.

Ст. 12 принята единогласно.

Ст. 13 принята единогласно с поправкой болгарской делегации — (ДК/СЕС 4/28).

Ст. 14 принята единогласно.

Ст. 15 принята единогласно.

Ст. 16 принята единогласно.
Ст. 17 принята единогласно.
Ст. 18 принята единогласно с поправкой болгарской делегации — (ДК/СЕС 4/28).

Ст. 19 принята единогласно.

Ст. 20 принята единогласно.

Ст. 21 принята единогласно.

Ст. 22 принята единогласно.

Ст. 23 принята единогласно.

Ст. 24 принята единогласно.

Ст. 25 принята единогласно.

Ст. 26 К этой статье имеется югославская поправка — (ДК/РГ/10).

Югославская поправка отклонена пятью голосами, при одном голосе «за».

При голосовании ст. 26 — статья принята пятью голосами против одного.

Ст. 27 К этой статье имеется поправка болгарской делегации — (ДК/СЕС 4/28).

Ст. 27 с внесёнными поправками принята единогласно.

Ст. 28 принята единогласно.

Ст. 29 принята единогласно.

Ст. 30 принята единогласно.

Ст. 31 К этой статье имеется поправка югославской делегации, которая предлагает новую редакцию — (ДК/РГ/10).

Югославская поправка отклонена пятью голосами, при одном голосе «за».

При голосовании ст. 31 — статья принята пятью голосами против одного.

Ст. 32 принята единогласно.

Ст. 33 принята единогласно.

Ст. 34 принята единогласно.

Ст. 35 принята единогласно.

Ст. 36 принята единогласно.

Ст. 37 принята единогласно.

Ст. 38 принята единогласно.

Ст. 39 принята единогласно.

Ст. 40 принята единогласно.

Ст. 41 принята единогласно.

Ст. 42 принята единогласно.

Ст. 43 принята единогласно.

Ст. 44 принята единогласно.

Ст. 45 принята единогласно.

Ст. 46 принята единогласно.

Ст. 47 принята единогласно.

Ст. 48 принята единогласно.

Ст. 49 принята единогласно.

Ст. 50 принята единогласно.

Ст. 51 принята единогласно.

Ст. 52 принята единогласно.

Ст. 53 принята единогласно.

Ст. 54 принята единогласно.

Г-н Джурич (Югославия) заявляет, что начиная со статьи 55 у югославской делегации нет французского текста и поэтому предлагает прервать работу до 18.00 часов.

Г-н Морозов (СССР) заявляет, что советская делегация поддерживает предложение о том, чтобы сделать сейчас перерыв в работе. Мы совершенно далеки от того, чтобы допускать спешку в работе. Мы 10 дней уже работаем, — говорит г-н Морозов, — и я думаю, что не будет слишком утомительно, если ещё поработаем над этим проектом в течение 1—2 заседаний, чтобы полнее оценить проделанную нами плодотворную работу над проектом Основных положений.

Заседание закрывается в 14 часов.

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

ПРОТОКОЛ

№. 31

ЧЕТВЁРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

2 июня 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н М а н о л о в
Венгрии	— г-н Ш и к
Румынии	— г-н П р е о т я с а
СССР	— г-н М о р о з о в
Чехословакии	— г-н Л и н г а р т
Югославии	— г-н Д ж у р и ч

Заседание открывается в 11 часов 20 минут.

Председатель открывая заседание сообщает, что на последнем заседании было отложено обсуждение ст. 9, по просьбе югославской делегации для уточнения редакции.

Зачитывается ст. 9 в уточнённой редакции.

Председатель спрашивает, есть ли замечания. Поскольку никаких замечаний не поступило, он предлагает перейти к голосованию ст. 9.

Ст. 9 принята единогласно.

Зачитывается ст. 55.

Ст. 55 принята единогласно.

Зачитывается ст. 56.

Ст. 56 принята единогласно.

Зачитывается ст. 57.

Ст. 57 принята единогласно.

Зачитывается ст. 58 (при перепечатке указанной статьи допущена ошибка ; неправильно сделана ссылка на ст. 52, следует читать ст. 54).

Ст. 58 принята единогласно.

Переходят к обсуждению ст. 59.

Ст. 59 не была согласована в Рабочей группе. К этой статье имеются две поправки : от югославской и болгарской делегаций. Обе поправки одинакового содержания.

Зачитываются обе поправки.

Поступило предложение вести дискуссию по этим поправкам одновременно.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что рассматривая эти поправки, находящиеся перед участниками сессии, видим здесь правильное взаимопонимание вопросов, которые возникают из необходимости применения сигналов, в случае, когда малое судно садится на мель, в отличие от судов, которые предусмотрены ст. 54. По этому поводу обменивались мнениями члены Рабочей группы на своих заседаниях, и мне кажется, — продолжает г-н Морозов, — что предлагаемая поправка болгарской делегации к тексту ст. 59 — (ДК/СЕС 4/9) вносит ясность и мы могли бы сказать, что ст. 59 находит согласование и могла бы быть принята в том виде, как её предлагает болгарская делегация, с учётом замечаний, изложенных в югославской поправке.

Председатель говорит, что если нет других замечаний, то он может констатировать, что ст. 59 согласована в редакции болгарской поправки, которая также учитывает югославскую поправку.

Г-н Джурич (Югославия) указывает, что югославская делегация представила поправку к ст. 59; эта поправка обсуждалась в Рабочей группе и была отклонена.

Югославская делегация вновь поддерживает свою поправку и считает, что следовало бы на пленарном заседании решить её судьбу. Поскольку болгарская делегация также внесла свою поправку, которая по существу имеет содержание югославской поправки и фактически ничего не изменяет, следует решить, может ли быть принята югославская поправка или нет.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что насколько он понимает выступление г-на Джурича, обсуждаются две поправки: одна из них югославской делегации, другая болгарской делегации, которые являются, по существу, новым редакционным изложением ст. 59 проекта. Если редакция ст. 59, обсуждавшейся в Рабочей группе, состояла из трёх-четырёх строчек текста, то в новой редакции ст. 59, в результате редакционного изменения, внесённого болгарской делегацией, увеличивается более чем в три раза, включая основное содержание поправки югославской делегации к ст. 59, но с учётом дискуссии, которая была по этой статье. Если присутствующие помнят эту дискуссию, касавшуюся русского и французского текстов, то, конечно ясно, что нельзя принимать во внимание полную редакцию поправки югославской делегации, тем более, что и г-н Драгович, принимавший участие в дискуссии по этой статье, на совещании экспертов, также согласился с необходимостью внести редакционное уточнение в эту статью.

В данном случае, — продолжает г-н Морозов, — мы имеем в виду две поправки, которые в своём изложении находят единогласное взаимопонимание вопроса и следовательно, в таком виде статью можно изложить в проекте; это будет более правильно с технической точки зрения.

Г-н Джурич (Югославия) полагает, что вопрос был достаточно обсуждён и поэтому достаточно ясен. Он считает, что необходимо принять югославскую поправку и просит приступить к голосованию, чтобы увидеть, может ли быть принята югославская поправка или нет.

Г-н Морозов (СССР) констатирует, что на предыдущих заседаниях Рабочей группы г-н Джурич всякий раз настаивал внимательнее разбираться и не торопиться, но сейчас почему то г-н Джурич торопится голосовать.

Если имеется желание включить в проект технически грамотную статью, то, конечно, было бы неразумно настаивать на том, чтобы включить второй абзац поправки югославской делегации в таком виде, как он изложен. Если имеются какие-либо поправки к новой редакции, которую предлагает болгарская делегация, тогда другой разговор, но нужно видеть, к какому месту относится то или иное замечание, а если здесь пройдёт только процедура голосования, то этим не достигается цель выяснения положения, когда малое судно находится на мели и как должен поступать капитан этого судна.

Г-н Джурич (Югославия) считает, что можно было бы говорить о

поспешности со стороны большинства Комиссии и Секретариата, а не со стороны югославской делегации.

Что касается поправки, о которой идёт речь, то югославская делегация считает, что вопрос ясен. Югославская делегация не отвечает за ошибку, которая оказалась в русском тексте югославской поправки; перед ней французский текст, в котором эта поправка была изложена югославской делегацией и эта поправка вполне соответствует правилам судопроизводства, как их понимает югославская делегация.

Поэтому югославская делегация настаивает на своей поправке и ожидает решения Комиссии даже после дискуссии, если эта дискуссия понадобится.

Председатель указывает, что Рабочая группа старалась уточнить и согласовать ст. 59, и работа этой группы продолжается. Поскольку советская делегация предложила не спешить голосовать по этому вопросу, так как имеется техническая ошибка в одном из переводов, то можно применить процедуру, которая была применена к ст. 9, а именно, отложить этот вопрос, чтобы его согласовать и представить к следующему заседанию.

Г-н Джурич (Югославия) заявляет, что сравнение, которое делается в отношении ст. 9, необоснованно, так как ст. 9 касается вопроса совершенно иного характера.

Г-н Джурич вновь повторяет, что югославская поправка была отклонена Рабочей группой и эта же поправка находится теперь на пленарном заседании, которое должно принять решение, так что нечего согласовывать. Следует лишь высказаться, принимается или не принимается поправка югославской делегации, иначе он вынужден истолковать предыдущие выступления, как попытку избежать голосования по поводу югославской поправки.

Г-н Морозов (СССР) выражает своё удивление по поводу такого рода заявления со стороны г-на Джурича и указывает, что в то время, когда сессия стремится достигнуть наиболее точного взаимопонимания в редакции Основных положений о плавании по Дунаю, г-н Джурич отклоняет даже такой, уже оправдавший себя способ, который был применён при обсуждении ст. 9.

Советская делегация не видит необходимости вести дискуссию по мелочам редакционного порядка, а именно о том, что в французском тексте сказано так, а в русском иначе. Это не принципиально. Поэтому вполне разумно, чтобы данная статья была отредактирована, подобно ст. 9, и доложена на очередном заседании, ибо к тому, чтобы голосовать против статьи в редакции, предложенной болгарской делегацией и против югославской поправки, нельзя найти основания, но нельзя сейчас и голосовать за югославскую поправку, потому что она не точна и должна уточняться редакционно. Вот почему такое ультимативное предъявление — голосовать статью, является более чем странным. Если югославская делегация настаивает непременно на том, чтобы голосовать статью в редакции, представленной болгарской делегацией, то советская делегация поддерживает такого рода предложение. Что же касается голосования поправки югославской делегации к ст. 59 в таком виде, как она

есть, то г-н Морозов против этого и вносит предложение : для уточнения французского и русского текстов ст. 59 в новой редакции, передать югославскую поправку на рассмотрение экспертам, с участием экспертов югославской делегации. В заключение г-н Морозов заявляет, что он поддерживает предложение г-на председателя.

Г-н Джурич (Югославия) указывает, что здесь много раз обсуждались вопросы, которые с первого взгляда были абсолютно ясны.

Югославская делегация просила отсрочить голосование по ст. 9, потому что хотя Рабочая группа приняла некоторые замечания югославской делегации, после долгих дискуссий, но всё же в тексте, представленном на пленарном заседании, эти замечания югославской делегации не были учтены. Следовательно, отсутствовал текст, о котором договорились в Рабочей группе. В то время югославская делегация не давала другого истолкования этому факту, а считала, что эта редакция является технической ошибкой Секретариата. И наконец сегодня, после уточнения текста проголосовали эту статью. Что же касается ст. 59, то здесь совершенно другое положение.

Неправильный перевод югославской поправки был установлен Рабочей группой и, несмотря на то, что содержание югославской поправки было совершенно точно, югославская поправка была отклонена большинством голосов. Югославская делегация не находит нужным возвращать эту статью в Рабочую группу. Это не имеет никакого смысла, тем более, если принять предложение г-на Морозова, приступить к голосованию болгарской поправки, то югославскую поправку можно считать излишней. Это показывает, что речь идёт о том, чтобы избежать голосования югославской поправки. У югославской делегации создаётся впечатление, что здесь пытаются принять то, что уже отклонено в Рабочей группе большинством голосов представителей, которые должны сегодня решить судьбу этой статьи.

Г-н Морозов (СССР) :

«Ссылка г-на Джурича на то, что ст. 59 была отклонена большинством голосов в Рабочей группе, неосновательна. Нельзя согласиться с подобного рода толкованием, ибо сессия самостоятельна в своих решениях и поэтому она может только принять во внимание то, что было принято в Рабочей группе, но это ещё не значит предрешиения вопроса. Это первое.

Второе : Единственным желанием советской делегации является то, чтобы достигнуть большего количества согласованных статей в нашем проекте, в то время, как со стороны югославской делегации имеется желание достигнуть как можно большего количества несогласованных статей. Вот почему советская делегация заявляет ещё раз, что она по существу согласна с поправкой, внесённой югославской делегацией к ст. 59 и согласна с тем, чтобы ст. 59 принять в редакции, изложенной болгарским представителем и тем самым отклонить ст. 59 в редакции проекта, представленного сегодня Рабочей группой.

В редакции болгарской делегации ст. 59 я вижу всё то, что сказано в поправке югославской делегации, — продолжает г-н Морозов, — но речь идёт лишь о более правильной технически-грамотной редакции. Бол-

гарская редакция технически более грамотна, с точки зрения языка и правильности изложения использования сигналами на Дунае, при данном положении судна. Стало быть, в чём же спор? Оснований для спора у нас нет, ибо мне из выступления г-на Джурича до сих пор непонятно, против какого выражения, включённого в ст. 59, он возражает. Что же здесь противоречит тому, что сказано в поправке югославской делегации? Я лично этих противоречий не вижу, в особенности после того, как слово «справа» уточнили в смысле французского перевода. Принципиальных расхождений в этой статье между делегациями совершенно нет, а речь идёт только об изложении статьи, с точки зрения технической грамотности. Поэтому я предложил бы голосовать ст. 59 в редакции, изложенной болгарским представителем, а поправку югославской делегации голосовать только в том случае, если на этом именно настаивает г-н Джурич, желая видеть результат голосования. Следовательно, мы получим два результата голосования: в первом случае, если будем голосовать югославскую поправку в том виде, как она написана, то советская делегация будет голосовать против, потому что поправка технически неверно изложена; во втором случае, если перейдём к голосованию ст. 59, то советская делегация будет голосовать за эту статью, в редакции болгарской делегации. Почему? Потому что то, что изложено в югославской поправке, болгарский делегат изложил технически более правильно, чем это сказано в югославской поправке. Иначе говоря, советская делегация будет голосовать за редакцию ст. 59 не потому, что она внесена болгарской делегацией, а потому, что она технически правильно изложена. Если бы ст. 59 была изложена югославской делегацией в духе этой редакции, мы бы голосовали за неё, не смотря на то, что это югославская редакция. Вот почему я поддерживаю предложение г-на председателя поступить также, как поступили со ст. 9, и тогда к нам вернётся статья, согласованная в смысле технической редакции, и не от отдельных делегаций, а как целое без приоритета на первенство в редакции, которое имеет ст. 59.

Г-н Джурич (Югославия) настаивает на том, чтобы югославская поправка в той редакции, как она представлена на французском языке, была представлена к голосованию.

Председатель обращает внимание на то, что предложение, сделанное югославским представителем, не соответствует духу и цели, которые преследует сессия. В Рабочей группе обсудили ст. 59 и так как она не могла до конца разобраться по существу в этом вопросе, то эта задача возлагается на пленарное заседание. Г-н Морозов подчеркнул, что нельзя считать решение Рабочей группы окончательным, так как окончательное решение выносится на заседании сессии Комиссии. Рабочая группа не решает, а только подготовляет вопросы, чтобы сессии было легче рассматривать статьи, согласованные в Рабочей группе. Но теперь у нас другое предложение: возвратить ст. 59 экспертам, а потом голосовать её на сессии. Но если югославская делегация настаивает на том, чтобы не обсуждать этих двух предложений, отличающихся лишь с точки зрения редакции, то это нас заставляет приступить к голосованию югославской поправки без её обсуждения. Если Вы, Господин Джурич,

настаиваете на этом, — говорит г-н председатель, — то я ставлю югославскую поправку на голосование.

Г-н Джурич (Югославия) : «Да, Господин Председатель.»

Председатель ставит на голосование югославскую поправку к ст. 59.

Поправка отклонена пятью голосами, при одном голосе «за».

Ставится на голосование ст. 59 в редакции, изложенной болгарской делегацией.

Ст. 59 принимается пятью голосами, при одном воздержавшемся.

Г-н Джурич (Югославия) высказывается по мотивам своего голосования ст. 59.

Зачитывается ст. 60.

Ст. 60 принята единогласно.

Зачитывается ст. 61.

Ст. 61 принята единогласно.

Зачитывается ст. 62.

Ст. 62 принимается единогласно.

Зачитывается ст. 63.

Ст. 63 принята единогласно.

Зачитывается ст. 64.

Г-н Лингарт (Чехословакия) сообщает, что чехословацкая делегация имеет замечания редакционного порядка к ст. 64, а именно : добавить слова «со всех точек горизонта».

Ст. 64 принята единогласно с поправкой чехословацкой делегации.

Зачитывается ст. 65.

Ст. 65 принята единогласно.

Зачитывается ст. 66.

Ст. 66 принята единогласно..

Председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель продолжает заседание и ставит на обсуждение ст. 67.

Ст. 67 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 68. К ст. 68 имеется югославская поправка.

Зачитывается текст ст. 68 и югославская поправка.

Принято предложение голосовать югославскую поправку отдельно по каждому абзацу.

Ставятся на голосование поправки югославской делегации к первому абзацу ст. 68.

Председатель говорит, что румынская делегация, учитывая новую редакцию ст. 69, предложенную болгарской делегацией, согласна принять югославскую поправку к первому абзацу ст. 68.

Г-н Морозов (СССР) разделяет точку зрения румынского представителя г-на Преотяса и считает, что вполне возможно принять такую поправку, только лучше было бы сказать «идущих самосплавом»; это важно для русского текста, т.е. вместо «плавающих самосплавом» сказать «идущих самосплавом» и перед этими словами поставить букву «и»

вместо запятой, которая стоит после слов «на буксире», и тогда первая фраза будет выражена следующим образом:

«Все правила плавания плотов на буксире и идущих самосплавом, порядок их формирования....» и т.д. Это замечание чисто грамматического порядка.

Г-н Манюлов (Болгария) поддерживает предложение г-на председателя, представителя Румынской Народной Республики, а также присоединяется к предложению представителя Советского Союза г-на Морозова вставить слова «идущих самосплавом». Это делает текст более точным и полностью соответствует редакции ст. 69, предлагаемой болгарской делегацией.

Голосуется югославская поправка к первому абзацу ст. 68. Югославская поправка к первому абзацу ст. 68 принята единогласно.

Ставится на голосование югославская поправка к второму абзацу ст. 68.

Г-н Морозов (СССР) высказывается за принятие поправки, изложенной в § 2, но предлагает добавить её как самостоятельный абзац к ст. 68.

Г-н Лингарт (Чехословакия) присоединяется к предложениям о принятии югославской поправки к второму абзацу ст. 68 с указанными добавлениями.

Югославская поправка к второму абзацу ст. 68, с учётом замечания г-на Морозова, принята единогласно.

Ставится на обсуждение югославская поправка к третьему абзацу ст. 68.

Югославская поправка к третьему абзацу ст. 68 принята единогласно.

Зачитывается ст. 68 в новой редакции.

Ставится на голосование ст. 68 в уточнённой редакции.

Ст. 68 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 69.

Председатель указывает, что ст. 69 в первой редакции проекта аннулируется и представляется на сессию в новой редакции.

В первой редакции предусматривалось, что плавание плотов самосплавом подлежит запрещению. Эта статья была заменена другой редакцией, представленной болгарской делегацией.

Зачитывается ст. 69 в редакции болгарской делегации — (ДК/СЕС 4/7).

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что югославская делегация внесла свою поправку к ст. 69 и, следовательно, считает необходимым, чтобы по этой поправке было принято надлежащее решение, а также просит решить судьбу всех других югославских поправок, относящихся к ст. 69.

Председатель обращает внимание сессии на то, что все югославские поправки были представлены к ст. 69 в её первоначальной редакции, следовательно, югославская делегация должна представить свои замечания к новой редакции ст. 69, если она находит это нужным.

Г-н Джурич (Югославия) указывает, что югославская делегация

внесла свои поправки к первоначальной редакции ст. 69 независимо от того, примет ли Рабочая группа эту статью или нет. Югославская поправка относится именно к ст. 69 в первоначальной редакции, а не к ст. 69 в новой редакции. Югославская делегация считает, что надо приступить сначала к обсуждению югославской поправки, а затем к обсуждению статьи.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что югославская поправка к первоначальному тексту ст. 69 рассматривается как принципиальная поправка, допускать самосплав или не допускать.

В проекте это было сделано с той целью, чтобы сделать шаг вперёд в технике эксплуатации судоходного фарватера и в интересах безопасности судоходства.

Принимая во внимание, что югославская делегация настаивает на том, чтобы самосплав всё же был допущен на Дунае, сейчас имеется иное изложение ст. 69, в редакции болгарской делегации, которая полностью учитывает смысл югославской поправки к этой статье и содержание которой получило полное отражение текста, изложенного в югославской поправке, и в таком виде ст. 69 вполне приемлема.

Что же касается техники лесосплава и подобных указаний водителям плотов, излагаемых в югославской поправке, то они могут быть изложены в местных инструкциях водителям плотов, но необязательно учитывать их в Основных положениях, устанавливаемых Дунайской Комиссией. Также расширенные толкования функций водителей плотов и других лиц могут быть отражены в местных правилах плавания, применяемых придунайскими государствами и Администрациями.

Далее г-н Морозов обращает внимание на первый абзац ст. 69 проекта в редакции болгарской делегации, который говорит то же, что текст ст. 69 в редакции, предлагаемой югославской делегацией. Второй абзац проекта соответствует п. 3 ст. 69 в редакции, предлагаемой югославской делегацией. Что же касается дополнительных статей 69-а, 69-б, 69-в и 69-г, предлагаемых югославской делегацией, то они высказаны одной мыслью в абз. 3 ст. 69 в редакции болгарской делегации, которая говорит: «В районах, где будет применён самосплав плотов, должны быть приняты меры, гарантирующие безопасность судоходства.» Что же касается мер, которые потребуются принять для обеспечения безопасности судоходства, то их невозможно перечислить и на нескольких страницах. Вот почему будет разумно остановиться на краткой формулировке, изложенной в болгарской редакции, которая в то же время является вполне достаточной для Основных положений.

В абз. 3 ст. 69 проекта, в редакции болгарской делегации, говорится, что самосплав может быть применён любым государством, которое найдёт это нужным. А югославская редакция даёт принципиальное различие этой статьи, говоря о том, чтобы мы приняли это как обязательство, как правило, как установку для всех придунайских государств, а это носит уже навязывающий смысл, т. е. навязывание самосплава вместо нормальной, технически правильной буксировки плотов.

Вот почему советская делегация высказывается за принятие ст. 69 в редакции болгарской делегации.

Г-н Манолов (Болгария) заявляет, что болгарская делегация внесла своё предложение о новой редакции текста ст. 69 именно учитывая дискуссию, имевшую место на заседании Рабочей группы, по поводу поправок югославской делегации к ст. 69.

Г-н Джурич (Югославия) указывает, что в Рабочей группе большинством голосов была принята редакция ст. 69, которая гласила: «Плавание плотов по Дунаю самосплавом запрещается.» На сегодняшнем заседании болгарской делегацией внесена поправка о разрешении плавания плотов самосплавом, и все другие представители изменили свою точку зрения, вероятно потому, что их предыдущая точка зрения не была обоснована. Вот почему югославская делегация настаивает на своей поправке, поскольку она указывает на то, как должны регламентироваться правила о плавании плотов самосплавом.

Г-н Шик (Венгрия) объясняет, что в Рабочей группе он выступал против всех югославских поправок к ст. 69, потому что формулировка проекта была правильной, что именно в интересах судоходства было бы правильнее запретить плавание плотов самосплавом, и если бы эта формулировка была принята, то сделали бы шаг вперёд. Однако, в процессе дискуссии я пришёл к тому убеждению, — говорит г-н Шик, — что, очевидно, время ещё не настало для того, чтобы категорически запретить самосплав плотов. Вот почему я и изменил свою точку зрения и согласился с новой формулировкой, как она значилась во втором проекте. По моему, г-н Джурич совершенно неправ, когда говорит, что между этими двумя формулировками нет никакой разницы. В первой формулировке говорилось о запрещении самосплава плотов, во второй же формулировке лишь рекомендовалось запрещение самосплава. В этом существенная разница. Потом оказалось, что при переводе с русского на французский текст были разные толкования и чтобы избежать этого, была предложена третья формулировка, которая признаёт допустимость самосплава, с гарантией безопасности судоходства, и эта формулировка отражает суть югославской поправки.

Я хочу установить здесь два факта, — говорит г-н Шик, — г-н Джурич хочет представить здесь дело так, как будто бы он одержал здесь какую-то большую победу и провёл какое-то прогрессивное достижение: «Я выступил, мол, за прогресс, я победил!» На деле же получается совершенно обратное, противоположное. Я считаю, что запретив самосплав плотов мы сделали бы шаг вперёд, но имея в виду некоторое сопротивление этому, на мой взгляд, прогрессивному мероприятию г-на Джурича, мы решили от этого шага вперёд отказаться, несмотря на то, что все участвующие страны, кроме югославской делегации, считали правильным проведение мероприятия о запрещении самосплава плотов, в интересах развития судоходства. Г-н Джурич считает, что это мероприятие против интересов его страны, я же лично с этим мнением несогласен, — говорит г-н Шик, — но это его дело. Он заставил нас пока отказаться от этого мероприятия, которое мы считаем очень важным провести в интересах всех стран.

И ещё один мотив, против которого я выступал в Рабочей группе и против которого я высказываюсь здесь, — продолжает г-н Шик, —

сейчас я стою за решение самосплава плотов, но я против того, чтобы в Основных положениях было принято 5—6 страниц подробных указаний водителям плотов, как они должны водить эти плоты самосплавом. Я считаю, что это недопустимо, потому что создалось бы положение, как будто мы уделяем этому способу судоходства какое-то особое внимание.

Г-н Лингарт (Чехословакия) считает точку зрения, высказанную г-ном Джуричем, неверной, так как если заменяется первая и вторая формулировки и переходят к третьей формулировке ст. 69, то это никак не значит, что предыдущие формулировки были ничем необоснованы. Наоборот, эти формулировки были весьма обоснованными и имели огромную ценность для улучшения судоходства, но как сказал г-н Шик, для этого ещё не пришло время.

Болгарская делегация предложила очень хорошую формулировку этого вопроса, выразив вместе с тем и мысль югославской делегации. В третьем абзаце говорится, что в районе, где будет применяться самосплав, необходимо принимать меры, гарантирующие безопасность судоходства. Это также полностью соответствует ст. 68, которую мы приняли единогласно.

Ввиду того, что формулировка, предложенная болгарской делегацией, сохраняет всё положительное, что имеется в нашей дискуссии и ввиду того, что она полностью выражает мысли, изложенные в ст. 69, по мнению чехословацкой делегации, эта формулировка является приемлемой для всех придунайских стран. Чехословацкая делегация одобряет поправку югославской делегации в изложении болгарской поправки, которую рекомендует включить в Основные положения.

Председатель говорит, что несмотря на то, что он хотел бы продолжать дискуссию по этому вопросу, всё же придётся уточнить точку зрения румынской делегации в нескольких словах. Румынскими властями было запрещено плавание плотов самосплавом по Дунаю не только в устьях, но и на самом фарватере румынского участка Дуная. Это означает, что в Румынии давно уже приняты во внимание интересы прибрежных государств и, что Румыния несколько не пострадала от того, что она отказалась от самосплава плотов и поэтому, принимая югославскую поправку, румынская делегация была бы против уже существующей практики.

Что же касается самого характера и духа нашей работы, — продолжает г-н председатель, — то надо сказать, что мы находились перед двумя предложениями. В первом проекте, внесённом советской делегацией, мы встретились с формулировкой, когда плавание плотов самосплавом подлежало запрещению, но эти слова не означали запрета, как по этому поводу вынесла заключение югославская делегация. Мне кажется, что, повидимому, переводчики не сумели разрешить этот вопрос, и когда г-н Манолов, внося своё предложение, дал новую редакцию, разъясняющую значение этих слов, поскольку русское слово «подлежит» могло быть переведено на французский язык или словом «подвергается», или словами «должно быть подвергнуто», или словами «должно было быть запрещено», то в связи с этой новой редакцией, толкование

ст. 69 на обоих языках стало приемлемым. Вот почему румынская делегация поддерживает новую редакцию, внесенную г-ном Маноловым.

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что он хотел бы кратко остановиться на выступлениях г-на Шик и г-на Преотьяса.

«Г-н Шик говорит, что запрещение плавания плотов самосплавом является прогрессивным мероприятием. Он говорит о том, что метод транспортировки самосплавом является устаревшим методом, а между тем, самосплав применяется всеми прибрежными государствами. Но у нас другое понятие о прогрессе.

Югославия на своей территории имеет большое количество притоков, широкую сеть дорог, подходящих к ним, поэтому лес транспортируется самосплавом по этим притокам и даже по самому Дунаю, как например, на участке Нови Сад — Смедерево.

Бесспорно, на сегодняшний день имеются большие возможности для усовершенствования транспорта, но я думаю, что г-н Шик знает, что Югославия потерпела большие разрушения во время войны, в борьбе против гитлеровцев. Нанесенный большой материальный ущерб пловучим объектам не может сравниться ни с одной страной. Пловучие объекты Югославии почти целиком были разрушены или захвачены их союзниками и до сих пор ещё не возвращены Югославии, плавая и по сегодня по Дунаю под другим флагом. Следовательно, когда Югославия просит свободного самосплава по Дунаю, значит, это выражает её экономические нужды и я считаю это требование прогрессивным, в то время, как противоположная точка зрения является иной.

Что же касается г-на председателя, я могу сказать, что значение слов, которые были предложены г-ном Маноловым, ясны и на русском и на французском языках.»

Председатель говорит, что если нет других замечаний, то он переходит к голосованию ст. 69 в редакции, предложенной болгарской делегацией.

Г-н Джурич (Югославия):

«Я считаю, что югославская поправка очень полезна и настаиваю принять решение о судьбе югославской поправки, а затем уже идти дальше.»

Г-н Морозов (СССР):

«Было бы целесообразно первую поправку югославской делегации к ст. 69 голосовать по частям.»

Председатель :

«Если нет других предложений, мы приступим к голосованию югославской поправки по частям.»

Г-н Морозов (СССР) предлагает голосовать первый пункт югославской поправки до первой точки, т.е. первое предложение первого пункта, в котором говорится: «Во время плавания или стоянки плотов, водитель плотов должен следить за тем, чтобы не препятствовать и не наносить ущерба судам, плавающим или стоящим на реке.»

Председатель ставит на голосование первое предложение первого пункта югославской поправки.

Г-н Джурич (Югославия):

«Господин Председатель, мы будем голосовать только лишь первое предложение поправки?»

Председатель :

«Да, первое предложение, которое является первой частью этого абзаца.»

Г-н Джурич (Югославия) настаивает на голосовании по абзацам.

Г-н Морозов (СССР) настаивает на своём предложении голосовать по частям поправку, предложенную югославской делегацией, ибо среди абзацев этой поправки имеются положения, которые вполне приемлемы для включения их в проект Основных положений.

Это вытекает из Правил процедуры Дунайской Комиссии и поэтому можно голосовать по частям, согласно ст. 23 Правил процедуры.

Председатель ставит на голосование первую часть югославской поправки, находящейся в п. 1.

Первая часть п. 1 югославской поправки к ст. 69 проекта принята единогласно.

Г-н Морозов (СССР) предлагает исключить вторую часть п. 1 югославской поправки не потому, что там изложена мысль, противоречащая Основным положениям, а потому, что смысл этой части уже отражён в ст. 9, § 1, абзаце 4 проекта, принятого единогласно.

Далее г-н Морозов предлагает проголосовать п. 3 югославской поправки, в котором говорится: «Запрещается плотам оставлять волочиться якорь или цепь в местах, где под водой находятся кабели или трубы.»

Председатель ставит на голосование п. 3 югославской поправки к ст. 69 проекта, который был зачитан.

Третий пункт югославской поправки к ст. 69 проекта принят единогласно.

Председатель :

«Если нет других предложений, ставлю на голосование остальную часть югославских поправок к ст. 69 проекта, а именно поправки: п. 2 и п. 4 — 69, 69-а, 69-б, 69-в и 69-г. Если югославская делегация не возражает, то мы не будем зачитывать этих поправок, поскольку они изложены на трёх страницах.

Югославские поправки к ст. 69 проекта, перечисленные выше, отклонены пятью голосами, при одном голосе «за».

Г-н Морозов (СССР):

«Господин Председатель, господа представители!

Я считаю, что первая часть п. 1 поправки, которую мы приняли, я имею в виду югославскую поправку, должна заменить редакцию первого абзаца ст. 69 проекта. Что же касается п. 3 поправки, которую мы приняли, она должна быть записана во втором абзаце ст. 69, вместо текста, изложенного в проекте.

Председатель переходит к голосованию ст. 69 с частями, принятыми из югославской поправки в порядке, предложенном представителем Советского Союза.

Зачитывается ст. 69 в новой редакции.

Г-н Морозов (СССР):

«Мне кажется, что будет уместным принять из болгарской поправки абзац 3 и включить его в ст. 69 в качестве последнего абзаца, вместо прежнего абзаца 3, в котором говорилось: «В целях обеспечения безопасности судоходства устанавливается, что плавание плотов самосплавом по судоходной части реки Дунай подлежит запрещению.» Этот абзац заменяется формулировкой, предлагаемой болгарским представителем, а именно: «В районах, где будет применён самосплав плотов, должны быть приняты меры, гарантирующие безопасность судоходства.» Этот абзац войдёт третьим абзацем в ст. 69 в новой редакции.

Таким образом, если по этой статье будет выражено единогласное мнение, то можно считать, что ст. 69 будет принята в редакции, включающей югославские и болгарские поправки к этой статье.»

Зачитывается ст. 69 и голосуется.

Ст. 69 принята пятью голосами.

Югославская делегация не принимала участия в голосовании.

Г-н Джурич (Югославия):

«Господин Председатель, господа представители!

Я хочу кратко изложить свою мысль, почему я отказался от голосования.

Югославская делегация не приняла участия в голосовании ст. 69, несмотря на то, что были приняты два абзаца югославской поправки, а также один абзац болгарской поправки, который по существу соответствует югославским требованиям, потому, что подобный метод голосования является лишь попыткой изменить форму вопроса, который был здесь поставлен югославским делегатом.»

Заседание закрывается в 14 часов 40 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

П Р О Т О К О Л

№. 32

ЧЕТВЁРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

2 июня 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н М а н о л о в
Венгрии	— г-н Ш и к
Румынии	— г-н П р е о т я с а
СССР	— г-н М о р о з о в
Чехословакии	— г-н Л и н г а р т
Югославии	— г-н Д ж у р и ч

Заседание открывается в 19 часов 15 минут.

Председатель открывает заседание и переходит к обсуждению ст. 70 проекта Основных положений.

Зачитывается ст. 70.

Ст. 70 принята единогласно.

Зачитывается ст. 71.

Ст. 71 принята единогласно.

Зачитывается ст. 72.

Ст. 72 принята единогласно.

Зачитывается ст. 73.

Ст. 73 принята единогласно.

Зачитывается ст. 74.

Ст. 74 принята единогласно.

Зачитывается ст. 75.

Ст. 75 принята единогласно.

Зачитывается ст. 76.

Ст. 76 принята единогласно.

Зачитывается ст. 77.

Ст. 77 принята единогласно..

Переходят к обсуждению ст. 78 проекта.

Зачитываются: ст. 78 проекта, югославская поправка к ст. 78 и новая редакция ст. 78, предложенная чехословацкой делегацией — (ДК/СЕС 4/10).

Г-н Морозов (СССР) заявляет, что со стороны советской делегации нет замечаний, ибо ст. 78, в редакции чехословацкой делегации, включает в себя и поправку югославской делегации, и текст, изложенный в первоначальном проекте, представленном Секретариатом.

Председатель ставит на голосование югославскую поправку к ст. 78.

Югославская поправка к ст. 78, после её обсуждения, принята единогласно.

Зачитывается ст. 78, изложенная в редакции чехословацкой делегации, с учётом югославской поправки.

Ставится на голосование ст. 78 в целом.

Г-н Джурич (Югославия) констатирует, что югославская поправка к тексту, к которому она относится, принята. Следовательно, с принятием югославской поправки вопрос о ст. 78 разрешён.

Далее г-н Джурич заявляет, что он не имеет ничего против содержания ст. 78 в чехословацкой редакции, но если её будут голосовать

после того, как проголосовали и приняли югославскую поправку, то сессия окажется перед двумя текстами ст. 78, которые имеют приблизительно одинаковое содержание, но различную редакцию.

Поэтому г-н Джурич считает необходимым, чтобы чехословацкая делегация высказалась, находит ли она возможным снять свою поправку или нет.

Г-н Лингарт (Чехословакия) заявляет, что если сравнить поправку югославской делегации с чехословацкой поправкой, то будет видно, что она содержит в себе смысл югославской поправки и не имеет неясностей, содержащихся в югославской поправке.

В ответ на вопрос, заданный представителем югославской делегации, — продолжает г-н Лингарт, — можно сказать, что г-н Джурич настаивает на дословном принятии своей поправки только лишь потому, что она югославская, не смотря на то, что поправки других делегаций могут быть более ясно изложены. Если г-н Джурич заинтересован в деловой работе при обсуждении статей проекта, то нужно принимать поправки, улучшающие проект, независимо от того, какой делегацией они вносятся.

Председатель резюмируя итоги дискуссии по ст. 78, уточняет её редакцию и ставит на голосование ст. 78 в целом — (ДК/СЕС 4/10а).

Ст. 78 принята пятью голосами. Югославская делегация участия в голосовании не принимала.

Г-н Джурич (Югославия) делает заявление по мотивам голосования о том, что югославская делегация не участвовала в голосовании ст. 78 не из-за того, что она несогласна с её содержанием, а потому, что считает вопрос о ст. 78 исчерпанным, поскольку уже принята поправка югославской делегации.

Г-н Морозов (СССР) также высказывается по поводу голосования ст. 78.

Мы, — говорит г-н Морозов, — голосовали за ст. 78 с замечаниями, имеющимися в поправке югославской делегации и учитывая стремления, изложенные в редакции чехословацкой делегации ст. 78, не потому, что это югославская поправка или чехословацкая редакция, а потому, что Комиссия должна отвечать за текст Основных положений, за то, чтобы он был составлен в соответствии с Конвенцией, должна отвечать за те Основные положения, которые собираемся рекомендовать правительствам придунайских государств, как основу для составления правил плавания, по которым будут водить суда по Дунаю. Только это желание призывает нас к тому, чтобы мы более внимательно и строго относились к изложению текста Основных положений, что и сделано чехословацкой делегацией и г-ном председателем, которые, как члены Комиссии, имеют законное право добавить в текст несколько слов, которые прекрасно уточняют ту или иную статью проекта.

Председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель констатирует, что ст. ст. 79 и 80 в редакции проекта, представленного Секретариатом Дунайской Комиссии, аннулируются.

Как известно, Рабочая группа единогласно приняла решение, в отношении Раздела II Главы VII первоначального проекта Основных положений, о том, чтобы ст. ст. 79 и 80 отнести к Правилам речного надзора.

Переходят к обсуждению ст. 79 (бывшей ст. 81) проекта Основных положений «О лоцманской службе».

Г-н Джурич (Югославия) настаивает на принятии югославских поправок к ст. ст. 79 и 80, поскольку они образуют одно целое с предыдущими статьями.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что в Рабочей группе было выражено общее желание перенести Раздел II Главы VII о разборе аварий, включающий в себя ст. ст. 79 и 80, в п. 2 повестки дня настоящей сессии, т.е. когда будут обсуждаться Правила речного надзора, так как с точки зрения юридической и практической, эти статьи более близки к речному надзору чем к Основным положениям. Обычно, как правило, разбор аварий производится организациями, имеющими на то юридические права, т. е. капитаном порта или соответствующими компетентными лицами. В процессе работы над проектом мы убедились, — говорит г-н Морозов, — что смысл ст. ст. 79 и 80 ближе к функциям речного надзора. Вот почему советская делегация поддерживает решение Рабочей группы о перенесении Раздела II в Правила речного надзора, где будут приняты во внимание и замечания югославской делегации по данному вопросу.

Председатель вновь констатирует, что в проекте, находящемся перед членами Комиссии, аннулированы статьи, к которым были представлены поправки югославской делегацией.

Югославские поправки больше не относятся к настоящим статьям проекта, так как ввиду перенесения ст. ст. 79 и 80 в п. 2 повестки дня нумерация статей изменилась и поэтому г-н председатель предлагает приступить к обсуждению ст. 79 (бывшей ст. 81) настоящего проекта «О лоцманской службе».

Г-н Джурич (Югославия) не разделяет мнения, изложенного г-ном председателем и считает вполне уместным внести статьи, касающиеся разбора аварий, в Основные положения. Югославские поправки относятся к Основным положениям, а не к Правилам речного надзора; такова точка зрения югославской делегации.

Председатель заявляет, что принимая во внимание сказанное представителем Югославии, следует приступить к дискуссии по поправкам к статьям, которые в проекте Основных положений аннулированы. Поэтому он ставит на голосование вопрос, начать ли дискуссию сейчас или отложить её до разбора п. 2 повестки дня.

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что он не так поставил вопрос, а иначе: «Внести югославские поправки в Основные положения или нет? Принимаются югославские поправки или нет, и если отклоняются, то по каким причинам?»

Председатель повторяет, что нет статей, к которым относятся югославские поправки. Следовательно, надо разрешить вопрос, будет ли вестись дискуссия по поводу этих статей или нет.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что если возвратиться к докладу

председателя Рабочей группы на сессии, то в этом докладе имеется запись о том, что по общему согласию, ст. ст. 79 и 80 исключены из проекта Основных положений о плавании по Дунаю и перенесены в проект Правил речного надзора. Такого же мнения была и югославская делегация. Зачем же вновь возвращаться к статьям, — говорит г-н Морозов, — которые более не существуют в проекте.

Г-н Джурич (Югославия) подтверждает, что точно, югославская делегация не возражала против исключения из проекта ст. ст. 79 и 80 в той редакции, в которой они были изложены в проекте, поскольку подобная редакция не подходила к смыслу югославских поправок и по этой причине она представила свои поправки. Вот почему югославская делегация тогда дала своё согласие на то, чтобы подобная редакция была упразднена, полагая, что вместо этих статей следует внести другие статьи, которые являются необходимыми. Ввиду того, что Рабочая группа не смогла решить судьбы югославских поправок, сессия должна будет принять соответствующее решение по этому вопросу.

Г-н Лингарт (Чехословакия) говорит, что, по его мнению, г-н Джурич неправильно высказывает свою точку зрения, которую он защищал ранее. Передо мной следующие заметки, сделанные на заседании 29 мая 1951 года, — говорит г-н Лингарт:

«Ст. ст. 79 и 80, включая и поправки, переносятся к п. 2 повестки дня о Правилах речного надзора. Югославская делегация с этим согласилась».

Всеми членами Рабочей группы решено перенести этот пункт в п. 2 повестки дня, против чего не возражала и югославская делегация. Сегодня же мы слышим, что югославская делегация требует рассмотрения этих поправок здесь на сессии, при обсуждении п. 1 повестки дня, что противоречит точке зрения, которую защищала югославская делегация ранее, при обсуждении этого вопроса.

Поэтому точку зрения представителя Югославии надо понимать так, что он изменил своё первоначальное мнение и теперь снова требует включения Раздела II Главы VII «Разбор аварий» в проект Основных положений.

Ввиду того, — говорит г-н Лингарт, — что эти статьи исключены из проекта, с согласия представителя Югославии, вопрос стоит о том, нужно ли обсуждать югославские поправки.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что югославские поправки о разборе аварий отнесены к п. 2 повестки дня настоящей сессии, т. е. к проекту Правил речного надзора на Дунае, когда и будет целесообразно приступить к дискуссии по этим поправкам.

Г-н Джурич (Югославия) заявляет, что он не может согласиться с предложением г-на Морозова, так как он уже ранее сказал, что считает более целесообразным внести эти статьи в Основные положения о плавании по Дунаю.

Председатель указывает, что хотя ему неприятно, но он вынужден напомнить представителю Югославии о его прежнем согласии перенести дискуссию по этим статьям к разбору Правил речного надзора. Об этом

уже говорили и г-н Лингарт, и г-н Морозов, а именно, отсрочить дискуссию по этим статьям до разбора п. 2 повестки дня.

Я очень хорошо помню, — заявляет г-н председатель, — что именно г-н Паунович согласился с этим.

Г-н Джурич (Югославия) сообщает, что он снова вынужден повторить, что югославская делегация не может согласиться с тем, чтобы текст этих статей был перенесён в Правила речного надзора, так как это не соответствует понятиям югославской делегации. Мы настаиваем, — говорит г-н Джурич, — на внесении югославских поправок в Основные положения. Также он не хочет повторять слов г-на председателя, сказанных им на заседании Рабочей группы, о том, что Рабочая группа не может решать вопросов окончательно, а может только представлять своё мнение Комиссии. Следовательно, югославские поправки существуют, несмотря на то, что Рабочая группа сняла эти статьи.

Г-н Лингарт (Чехословакия) говорит, что югославские поправки касаются не только Рабочей группы, но и сессии, и судя по докладу г-на Манолова, относительно югославских поправок было достигнуто решения перенести их в п. 2 повестки дня сессии и на это было согласие и югославской делегации. На заседании Рабочей группы, а также и на заседании сессии югославский делегат защищал эту точку зрения. Поэтому совершенно правильно предложение представителя Советского Союза отнести этот вопрос к п. 2 повестки дня.

Председатель говорит, что положение совершенно ясно. Рабочая группа подготовила материал для сессии очень добросовестно, и югославская делегация, в лице г-на Пауновича, согласилась с тем, чтобы перенести в Правила речного надзора не только ст. ст. 79 и 80, но и все поправки, касающиеся этих статей. Нам ничего другого не остаётся, — констатирует г-н председатель, — как перейти к голосованию предложения об отнесении югославских поправок к п. 2 повестки дня.

Ставится на голосование вопрос об отнесении югославских поправок к п. 2 повестки дня.

5 голосов «за», 1 голос «против».

Югославские поправки переносятся к дискуссии по п. 2 повестки дня.

Г-н Джурич (Югославия) выступает со следующей речью:

«Г-н Председатель!

Я рассматриваю процедуру, применяемую г-ном председателем, как незаконную, так как она, будучи поддержана большинством представителей, сделала невозможным принятие решений по поводу двух очень важных вопросов, предложенных югославской делегацией. Я имею в виду эти поправки, которые должны быть включены в Основные положения. Предложенная редакция в ст. ст. 79 и 80 предусматривает разбор случаев аварий и столкновений судов таким образом, что, по мнению югославской делегации, это грубо нарушает суверенные права государств, поскольку там идёт речь об авариях чужих судов, находящихся на территории третьего государства и, что в данном случае право ведения разбора аварии принадлежит именно тому государству, под чьим флагом плавает судно, а не государству, на территории кото-

рого произошла авария. Подобным постановлением нарушаются суверенные права государства, права, признанные международным правом. Поэтому я считаю, что невозможно вести дискуссию о югославских поправках к ст. ст. 79 и 80 при обсуждении п. 2 повестки дня.

Югославские поправки к этим статьям изложены в редакции, предусматривающей дух международного права, соответствующего принципу и суверенитету любого из государств. Создалось положение, против которого югославская делегация возражает категорически.

Когда обсуждался этот вопрос в Рабочей группе, то югославская делегация изложила причины, по которым внесла эти поправки, и тогда г-н Морозов аргументировал, что предложение, диктуемое югославской делегацией, опасно и что ст. ст. 79 и 80 нужно исключить из Основных положений. Вот почему эти статьи перенесены в Правила речного надзора. Таким образом, г-н Морозов изложил свою точку зрения, а именно, что югославские поправки к ст. ст. 79 и 80, против которых он высказался, нужно перенести в Правила речного надзора, не сказав ни слова при этом, что эти поправки несогласованы с настоящим Основным положением. Вот почему югославская делегация настаивала на том, чтобы эти поправки были внесены в Основные положения, имея в виду, что при принятии этих поправок устранялась бы возможность нарушения суверенных прав государств.

Югославская делегация не видит гарантии в том, что эти поправки будут включены в Правила речного надзора, поскольку сейчас нет принципиального решения, предусматривающего независимость и суверенитет каждого государства в соответствии с Конвенцией от 1948 г.

Нам пытаются навязать такие правила, которые не были предусмотрены даже решениями и регламентом бывшей Международной Дунайской Комиссии, несмотря на то, что влияние в этой Комиссии принадлежало некоторым великим державам не прибрежных государств.

Таким образом, постановления, проголосованные здесь, навязывают судам прибрежных государств обязанности, которые раньше не существовали и которых при плавании не требуется. Поэтому югославская делегация внесла уточнения в постановления об обязанностях судов, по отношению к государству, в территориальных водах которого они находятся.

Настоящие решения, не всеми признанные, а проголосованные большинством голосов, дискриминируют малые государства. Это относится и к ст. 5 проекта Основных положений. На практике такие решения и подобные им, наносят ущерб интересам Югославии.

Практический смысл этих постановлений состоит в том, чтобы в ущерб интересам придунайских государств отдавалось предпочтение интересам Советского Союза. То, что нам предлагается советской делегацией, является узаконением привилегий одного государства и обязательств для других. Югославская же делегация принимает все усилия к разработке Основных положений о плавании по Дунаю, которые бы обеспечили безопасное, а главное, свободное плавание.»

Председатель предоставляет слово г-ну Морозову, в соответствии со ст. 18 Правил процедуры, по порядку ведения заседания.

Г-н Джурич (Югославия) :

«Господин Председатель, я не закончил своей речи.»

Председатель :

«Непонятно, о чём идёт речь. Я предоставляю слово г-ну Морозову, по порядку ведения заседания.»

Г-н Джурич (Югославия) :

«Я являюсь членом Комиссии и имею такие же права, как и г-н Морозов.»

Председатель :

«Я даю слово по порядку ведения заседания.»

Г-н Джурич (Югославия) :

«Господин Председатель, я хочу закончить свою речь, а потом предоставите слово г-ну Морозову.»

Председатель :

«Извините, Господин Джурич, вы будете продолжать свою речь после того, как г-н Морозов выскажет своё мнение о порядке ведения заседания. Слово имеет г-н Морозов.»

Г-н Морозов (СССР) :

«Господин Председатель !

Я не понимаю, к какой статье проекта Основных положений, сейчас нами обсуждаемых на данном заседании сессии, относится речь г-на Джурича. Я этот вопрос задаю для того, чтобы можно было сосредоточить наше внимание на вопросе, о котором идёт речь.»

Г-н Джурич (Югославия) :

«Господа представители !

Я хотел бы более подробно высказать своё мнение, почему югославская делегация настаивает на своих поправках.

Югославская делегация прилагала все усилия для того, чтобы разработать правила, которые бы соответствовали интересам всех государств; таков смысл наших поправок. Несмотря на это, все усилия югославской делегации остались безрезультатны и большинством голосов были отклонены. Этим объясняется позиция, в которой югославская делегация находится на Дунае.

В этой Комиссии югославская делегация находится не на равном положении и это делает невозможным её участие в работе этой Комиссии, когда большинством голосов ей навязывают обязанности, противоречащие духу и статьям Конвенции.

Кроме того, при плавании по Дунаю, власти прибрежных государств применяют грубую дискриминацию по отношению к Югославии.

Например, югославские агентства не имеют возможности существовать на территории Советского Союза, в Рени и Килие. Болгарские и румынские власти выселили югославских служащих со своей территории и закрыли наши агентства в городах Русе, Джурджу и Браилове. В противоположность этому, на югославской территории свободно действуют агентства других стран. Власти прибрежных государств слишком долго и без всякой мотивировки задерживают югославские суда и проводят мероприятия, которые ставят экипажи судов в затруднительное поло-

жение. Таким образом, югославскому судоходству наносится большой ущерб.

Дунайская Комиссия, навязывая подобные решения, о которых я уже говорил, нарушает права, законы и интересы Югославии.

Поэтому югославская делегация констатирует, что подобное голосование статей проекта Основных положений о плавании по Дунаю, без учёта обоснованных поправок югославской делегации, нарушает экономические интересы прибрежных стран, в особенности Югославии, и затрагивает её суверенные права.

Таким образом, большинством Комиссии создано такое положение, которое не позволяет югославской делегации присутствовать и участвовать в настоящей сессии.

Об этом югославская делегация должна довести до сведения своего правительства, которое определит положение Югославии в этом вопросе.

Вот почему югославская делегация вынуждена признать, что она должна немедленно покинуть настоящую сессию и вернуться в Белград.» (После этого югославская делегация, во главе с г-ном Джуричем, покидает зал заседания.)

Председатель предоставляет слово г-ну Морозову.

Г-н Морозов (СССР) :

«Господа представители !

Мы только что выслушали речь г-на Джурича по поводу его суждения о нашей работе. На заседаниях сессии, из 76 статей, обсуждавшихся на этой сессии, 68 статей принято единогласно. Поэтому подобного рода демонстрация югославской делегации является не только провокацией, но и клеветой на самих себя. Югославская делегация, приехав на IV сессию, всю свою «работу», если так можно выразиться, вела с тем, чтобы побольше говорить и подольше затянуть дело. Поэтому эта демонстрация, которая сейчас проделана югославским представителем с провокационной целью, нас нисколько не удивляет. Это было можно видеть на протяжении всей работы настоящей сессии, когда югославская делегация «самосплавом» спустилась на аварийной поправке.

Дело в том, что история этого вопроса началась задолго до сегодняшнего заседания, с первого дня заседания сессии. Поэтому мы видим, что они следуют линии поведения своих хозяев. Мы видим, что югославская делегация работала с нами на сессии Дунайской Комиссии не ради того, чтобы найти путь к улучшению судоходства на Дунае, а ради того, чтобы использовать сессию Дунайской Комиссии, как политическую трибуну для провокаций, для клеветы, для того, чтобы выслужиться перед своими заокеанскими хозяевами. Подтверждением этого может служить то, что они были поставщиками клеветнических измышлений по адресу Советского Союза и Дунайской Комиссии для клеветнических радиопорывов «Голос Америки» и «Бибиси».

Для того, чтобы понять линию поведения г-на Джурича, я приведу один факт, который нас насторожил вначале сессии. Я имею перед собой выдержку из английской газеты, издаваемой в Лондоне. В сообщении триестского корреспондента газеты «Санди Таймс» говорится, что

открывшаяся сегодня в Галаце IV сессия Дунайской Комиссии является весьма важной и что югославский делегат Драгое Джурич имеет якобы распоряжение своего правительства поставить ультимативные требования перед сессией Дунайской Комиссии.

Корреспондент этой газеты подчёркивает, что Дунайская Комиссия не шла навстречу югославским усилиям принимать участие в проблеме судоходства на Дунае, удалила югославских служащих в районе Железных Ворот и прочее.

Это было 21 мая с. г., когда мы начали свою работу в Рабочей группе, т. е. за два дня до открытия сессии, когда эта корреспонденция была дана из Триеста.

Как видите, имеется взаимосвязь и прямая линия поведения югославской делегации, которые мы видим сегодня, с англо-американскими намерениями попрежнему вмешиваться в дела придунайских стран.

Поэтому советская делегация считает, что заявления, сделанные представителем Югославии, лишены всяких оснований. Тем более, что на протяжении всей сессии и в Рабочей группе все поправки, внесённые югославской делегацией, обсуждались тщательно и некоторые из них были приняты полностью, а другие с частичными изменениями, с согласия югославской делегации. У них не хватило терпения досидеть до исчерпания п. 1 повестки дня и, повидимому, это соответствует тому окрику, который они получили из Белграда от своих англо-американских хозяев о том, что слишком много статей получило согласование.

Это ещё раз свидетельствует о том, насколько чужды югославскому представителю интересы судоходства на Дунае. Вместо делового участия югославская делегация поставила себе цель сорвать работу Дунайской Комиссии.

Клеветнические выпады югославской делегации не обманут придунайских народов, так как им понятно, чьи интересы преследуют югославские делегаты.

Попытка сорвать работу Дунайской Комиссии не достигнет цели. Дунайская Комиссия будет продолжать свою работу в интересах развития судоходства на Дунае, в интересах народов придунайских стран.

Югославские представители своим заявлением, ничего общего не имеющим с действительностью, пытались дезорганизовать работу сессии, увести нас от практического разрешения вопроса, направленного к улучшению судоходства на Дунае, своими бесполезными дискуссиями и фальсифицированными фактами. Возьмите такой факт, как заявление г-на Джурича, что югославские агенства якобы были в Килие и Рени ликвидированы. Это не только клевета, но безграмотная клевета. Никогда в Килие не было агенства Югославии. Там даже железной дороги нет, нет выгрузки и погрузки судов, там есть только небольшие судоремонтные мастерские. Слишком мало «фактов» привёл югославский делегат в подтверждение своих демагогических заявлений.

Мы будем продолжать свою работу и принимать решения в интересах придунайских стран.

Работа сессии не давала никаких поводов югославскому делегату для подобного рода заявлений, ибо большинство югославских поправок,

как я уже говорил раньше, было принято с целью улучшения проекта и достижения единогласия по проекту, но югославский представитель отнюдь не был заинтересован в этом, а наоборот он искал все лазейки для того, чтобы усложнить работу. Это была его основная цель, а всё, что им говорилось, было лишь маскировкой.

Я не хочу задерживать господ представителей перечислением фактов, которыми я располагаю в достаточном количестве. Эти факты подтверждают суть нашей работы, имеющей единое целеустремлённое направление для улучшения судоходства.

Все разглагольствования г-на Джурича относительно суверенитета, это есть провокационная демагогия. Нам всем известно, как они защищают «суверенные права» на 38 параллели в Корее, вместе с американскими захватчиками.

Советская делегация выражает уверенность, что участники Дунайской Комиссии ещё более сплотятся вокруг задач, которые вытекают из Дунайской Конвенции и в едином согласии найдут наилучшие пути к защите своих демократических и суверенных прав для того, чтобы строить жизнь в том духе и в том направлении, как этого требуют интересы придунайских народов.»

Г-н Шик (Венгрия) :

«Господин Председатель, господа представители !

Я говорю от имени венгерской делегации, но я думаю, что выражаю мысль всех здесь присутствующих на сессии.

Венгерская делегация целиком и полностью присоединяется ко всему, что было сказано представителем Советского Союза. Все мы, четыре раза были свидетелями того, что югославские делегаты имели лишь одно намерение — помешать нашей работе.

Весьма характерно было поведение югославского делегата на этой сессии, что, впрочем, было и на предыдущих сессиях, особенно его провокационное выступление. Речь, которую произнёс здесь г-н Джурич, была обструкционной речью ; сначала он говорил о несуществующих поправках, поскольку ст. ст. 79 и 80 первоначального проекта Основных положений были отнесены к проекту Правил речного надзора, значит, не могло быть и речи о поправках к этим статьям. Он сначала согласился, чтобы эти статьи были перенесены на обсуждение по п. 2 повестки дня сессии, а потом пытался свои поправки включить в Основные положения. Тогда надо было ему говорить о новых статьях, но такого предложения не было сделано с его стороны. Сначала он говорил, в течение получаса, о несуществующих поправках, а затем он говорил против несуществующих статей, потому что он против тех положений, которые находятся в статьях, снятых с обсуждения.

Мне кажется, следует зафиксировать, что для своего провокационного выпада г-н Джурич избрал такой смешной предлог.

Нам не первый раз и, к сожалению, не последний раз пришлось иметь дело с югославскими провокациями и я уверен, что мы пройдем мимо этих провокаций, также как мы прошли мимо их больших провокаций и будем продолжать свою работу ещё дружнее и ещё плодотворнее.»

Председатель :

«Я позволю себе задержать ваше внимание, на несколько минут, замечаниями по поводу поведения югославской делегации на этой сессии.

С самого начала мы приложили все усилия к тому, чтобы прийти к общему результату работы сессии, в интересах придунайских стран.

От кого и какими путями мы получили независимость и возможность полностью сохранить свои суверенные национальные права, это всем хорошо известно — от Советского Союза, благодаря его победам над фашизмом и благодаря той помощи, которую он нам оказал и продолжает оказывать в борьбе против англо-американских империалистов.

Наша работа основывается на Дунайской Конвенции, которая дала нам возможность отвергнуть все империалистические вмешательства.

Вот почему мы с самого начала дали себе отчёт в том, что все югославские высказывания против Советского Союза были направлены не только против Советского Союза, но также против всех прибрежных государств, против всех стран народной демократии и что они были продиктованы настоящими хозяевами фашистского правительства в Белграде.

Я присоединяюсь к конкретному предложению продолжить нашу работу, которая будет ещё более плодотворной, которая будет полезна как нам, так и народам Югославии, правители которой предают теперь их интересы.»

Г-н Манолов (Болгария) :

«Г-н Председатель, господа представители !

Разрешите мне высказать своё мнение по поводу демонстрации, проведённой сейчас югославской делегацией.

Наша делегация полностью присоединяется к констатации, сделанной представителем Советского Союза г-ном Морозовым.

Нам, также как и всем другим делегациям, с первого дня было ясно, что югославские представители присутствовали здесь не в интересах придунайских стран, а являлись агентами англо-американского империализма и поэтому не напрасно г-н Джурич подчёркивал, что придунайским государствам раньше создавались другими государствами лучшие условия для судоходства.

Было давно видно, что они искали момента, чтобы учинить эту демонстрацию, но, как сказал г-н Шик, они выбрали неподходящий момент.

Они прибыли на настоящую сессию с определённой целью, которая была перед ними поставлена, задолго до выезда из Белграда. Доказательством этого может служить то, что г-н Джурич сидел с давно готовым, перепечатанным текстом своего провокационного выступления.

Болгарская делегация уверена, что работа Дунайской Комиссии теперь будет ещё более плодотворной, в духе дружбы и сотрудничества придунайских стран, в общих интересах улучшения судоходства на Дунае, в интересах укрепления дружественных связей придунайских народов.»

Г-н Лингарт (Чехословакия) :

«Господин Председатель, господа представители !

Сегодняшняя провокация югославской делегации не является для нас неожиданной. Надо было давно ожидать, что они попытаются использовать Дунайскую Комиссию, как трибуну для подобной провокационной демонстрации.

Нам всем известно, что они являются информаторами радио империалистических стран и что от них исходили клеветнические информации о работе нашей сессии в заграничной прессе. Эта истина нам всем известна. Сегодня можно было видеть, как они готовились к подобной демонстрации. Они выбрали момент, когда говорилось об авариях, которые являются их собственными авариями.

Югославская делегация внесла в Рабочую группу 51 поправку, из которых 8 были приняты полностью, 21 поправка была согласована в результате их обсуждения, 9 поправок были учтены в поправках других делегаций, 7 получили разрешение на сессии. Поэтому у них нет причин говорить, что их поправки не были учтены и поэтому они выбрали момент обсуждения раздела о разборе аварий для своей собственной аварии.

Самым лучшим ответом на их поступок будет наша успешная работа на Дунае, которая стала возможной только благодаря большим жертвам, принесённым народами Советского Союза и стран народной демократии. Югославская делегация, как явный агент своих заокеанских «друзей», старалась мешать нашей работе, но несмотря ни на какие провокации, работа Дунайской Комиссии безусловно имеет хорошие результаты, и мы, таким образом, внесём свою лепту в дело укрепления мира.»

Председатель говорит, что имеется предложение, внесённое г-ном Морозовым, продолжать работу по поводу остальных статей.

Ставится на обсуждение ст. 79, к которой имеется новая редакция, предложенная советской делегацией — (ДК/СЕС 4/8). Председатель спрашивает, есть ли замечания. Поскольку замечаний не поступило, ст. 79 ставится на голосование.

5 голосов «за».

Ст. 79 принята пятью голосами, т. е. единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии.

Ставится на голосование ст. 80.

5 голосов «за».

Ст. 80 принята единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии.

Голосует ст. 81 в новой редакции венгерской делегации — (ДК/СЕС 4/11).

Г-н Шик (Венгрия) обосновывает своё предложение по новой редакции ст. 81.

5 голосов «за».

Ст. 81 принята единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии.

Голосует ст. 82, устанавливающая, что Основные положения приняты 2 июня 1951 г.

5 голосов «за».

Ст. 82 принята единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии.

Голосуется Приложение к Основным положениям.

5 голосов «за».

Приложение принято единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии.

Председатель переходит к голосованию проекта Основных положений о плавании по Дунаю в целом.

Основные положения о плавании по Дунаю в целом приняты пятью голосами, т. е. единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии — (ДК/СЕС 4/22).

Г-н Манолов (Болгария), от имени болгарской делегации, вносит проект Постановления об Основных положениях о плавании по Дунаю. ¹⁾

ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

ОБ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЯХ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

Руководствуясь указаниями Конвенции о режиме судоходства на Дунае (ст. 8 п. «f» и ст. 23), четвёртая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1) Принять Основные положения о плавании по Дунаю, разработанные Секретариатом Дунайской Комиссии (Приложение 1).

2) Рекомендовать придунайским государствам — участникам Конвенции и специальным речным Администрациям: в низовьях Дуная, в районе Железных Ворот и на участке Райка-Геню, при установлении своих правил, учитывать Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Дунайской Комиссией.

Председатель, от имени румынской делегации, считает, что предлагаемый проект постановления соответствует Конвенции, предусматривающей, что Основные положения будут направлены придунайским государствам для установления ими своих правил плавания, с учётом рекомендаций, сделанных Дунайской Комиссией.

Ставится на голосование проект постановления по п. 1 повестки дня, предложенный болгарской делегацией.

5 голосов «за».

Постановление принимается единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии — (ДК/СЕС 4/16).

Председатель переходит к п. 2 повестки дня.

Г-н Шик (Венгрия) высказывает свои соображения по п. 2 повестки дня и говорит, что будет более правильным и целесообразным, если настоящая сессия ограничится тем, что поручит Рабочей группе выслушать мнения и замечания отдельных членов делегаций, внести имеющиеся к проекту поправки и всё это зафиксировать в соответствующих доку-

¹⁾ ДК/СЕС 4/5

ментах. Затем поручить Секретариату Дунайской Комиссии продолжить работу над проектом, поступившими, а также могущими поступить поправками, с тем, чтобы подготовить полный проект Правил речного надзора к следующей сессии.

Г-н Шик по этому поводу вносит проект постановления по п. 2 повестки дня.¹⁾

ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ О ПРАВИЛАХ РЕЧНОГО НАДЗОРА НА ДУНАЕ

1. Поручить Рабочей группе до окончания работы IV сессии Комиссии рассмотреть и запротоколировать замечания делегаций к Правилам речного надзора.

2. Поручить Секретариату Дунайской Комиссии изучить поступившие и могущие поступить замечания к проекту Правил речного надзора и окончательно подготовить проект для рассмотрения его на V сессии Дунайской Комиссии.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что советская делегация разделяет полностью точку зрения г-на Шик по п. 2 повестки дня и внесённое им предложение считает приемлемым.

Председатель ставит на голосование проект постановления венгерской делегации по п. 2 повестки дня.

5 голосов «за».

Постановление принимается единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии — (ДК/СЕС 4/17).

Председатель просит г-на Манолова, председателя Рабочей группы, в своей дальнейшей работе уделить внимание новой задаче, которая вытекает из этого постановления.

Заседание закрывается в 23 часа 30 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

¹⁾ ДК/СЕС 4/12

П Р О Т О К О Л

№. 33

ЧЕТВЁРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

3 июня 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н М а н о л о в
Венгрии	— г-н Ш и к
Румынии	— г-н П р е о т я с а
СССР	— г-н М о р о з о в
Чехословакии	— г-н Л и н г а р т

Заседание открывается в 12 часов.

Председатель открывая заседание просит председателя Рабочей группы сообщить Комиссии о результатах работы Рабочей группы по проекту унификации правил речного надзора.

Г-н Манолов (Председатель Рабочей группы) докладывает, что на заседании Рабочей группы был рассмотрен проект унификации правил речного надзора. К этому проекту поступили поправки от румынской, венгерской, чехословацкой и болгарской делегаций. Участники Рабочей группы на заседании обменялись мнениями по проекту в целом и по внесённым к нему поправкам.

В результате обсуждения проекта Правил речного надзора на заседании Рабочей группы, он был передан Секретариату Дунайской Комиссии для дальнейшей разработки в соответствии с решением сессии, принятым на предыдущем заседании.

На этом Рабочая группа данного созыва считает свою деятельность законченной. Протоколы заседаний Рабочей группы сданы в архив Секретариата Дунайской Комиссии — (ДК/СЕС 4/РГ П 1 — ДК/СЕС 4/РГ П 13).

Доклад председателя Рабочей группы г-на Манолова принимается к сведению.

Председатель переходит к п. 3 повестки дня «О навигационных и особых сборах (в рамках Конвенции 1948 г.)».

Слово для доклада о навигационных и особых сборах на Дунае предоставляется г-ну Дурда (Рабочий аппарат Комиссии) — ДК/СЕС 4/27.

Г-н Неметы (Венгрия) говорит, что поскольку вопрос особых сборов до сих пор ещё не был регламентирован, то это являлось серьёзным затруднением для плавания по Дунаю. Как известно, прежние Администрации требовали от капитанов судов оплаты сборов в свободной валюте. Но требовать оплаты сборов в валюте других государств, а все расходы Администраций вести в национальной валюте, совершенно необоснованно. Тот факт, что Администрации хотят иметь резерв свободной валюты, противоречит смыслу и основе ст. 37 Конвенции. Согласно этой статье, взимаемые сборы не могут являться источником дохода. Особые сборы, взимаемые специальными речными Администрациями, согласно ст. 36 Конвенции, должны покрывать лишь расходы по работам, которые совершаются этими Администрациями. Имеются Администрации, которые с 1948 г. взимают сборы в национальной валюте и суммы этих сборов,

судьба которых ещё не определена до сих пор, поступали в депозит. Нельзя оставлять пароходства в таком положении, в котором они находятся уже в течение долгих лет, т.е. без точно определённых правил о взимании особых сборов. Вот почему мы стремимся к упорядочению этого вопроса.

Задача государств, подписавших Конвенцию, состоит в том, чтобы устранить все трудности плавания по Дунаю и помочь развитию судоходства на Дунае.

Г-н Манолов (Болгария) предлагает вниманию сессии меморандум болгарской делегации по этому вопросу — (ДК/СЕС 4/6).

Председатель объявляет, что поступил проект Постановления о сборах, внесённый болгарской делегацией — (ДК/СЕС 4/13).

Г-н Морозов (СССР) говорит, что после того, как на Дунайской Конференции в 1948 г. приняли Конвенцию, в которой указывается также и о порядке взимания сборов с судов, плавающих по Дунаю, этот вопрос поднимается впервые членами Дунайской Комиссии, странами-участницами Конвенции. Советская делегация поддерживает это начинание Секретариата Дунайской Комиссии, как своевременно нацеливающее участников Конвенции на разрешение всех вопросов, связанных со сборами, в соответствии с указаниями, которые имеют своё отражение в Главе IV Конвенции. В данное время нет других сборов, кроме тех, которые установлены при проходе Сулинским каналом и районом Железных Ворот.

Этот порядок, ранее установленный Администрацией Железных Ворот и Европейской Дунайской Комиссией, существует и ныне и продолжает действовать до сих пор, хотя, в настоящее время, не соответствует Конвенции, принятой в 1948 г.

Первый шаг в этом вопросе сделала чехословацкая делегация и, как известно, это имело отражение в плане работы Дунайской Комиссии на 1951 год.

Изучая этот вопрос, сотрудники Дунайской Комиссии выезжали непосредственно на участки Администраций Нижнего Дуная и Железных Ворот, где они ознакомились с документами и инструкциями, по которым производится взимание сборов. При этом было установлено, что методы исчисления и обмера судов являются устаревшими. Как видно из доклада, в практике взимания сборов фигурируют золотые франки, швейцарские франки, а если обратиться к документу, представленному болгарской делегацией, то увидим, что Югославский национальный банк за прохождение судов в районе Железных Ворот претендует на оплату сборов в иностранной валюте (долларами, фунтами стерлингов и т.п.). Поэтому естественно, что болгарская делегация обращает наше внимание на этот факт.

В решении вопроса о сборах Администрации автономны, они сами устанавливают размеры этих сборов и порядок их взимания. Однако, Администрации этих районов действуют до сих пор на основании старого порядка и на началах старой договорённости.

Если мы обратимся к предложениям, — говорит г-н Морозов, — которые изложены в проекте резолюции болгарской делегации, то мы уви-

дим практические советы о том, что нужно делать дальше. Мне кажется, что они совершенно правильны, большего сейчас невозможно сказать. Мы нацеливаем придунайские государства, чтобы, при заключении соглашений, принимались во внимание рекомендации Дунайской Комиссии, а как мы видим из предлагаемого проекта резолюции, эти рекомендации сводятся к тому, чтобы страны-участницы Администратий предусмотрели, как правило, взимание особых сборов с судов, в валюте государств-участников данной Администрации. В то же время рекомендуется предусмотреть возможность приёма особых сборов и в любой другой валюте, по соглашению с банками стран-участниц Администратий.

Мне кажется, — продолжает г-н Морозов, — что это даст возможность улучшить и облегчить условия работы судоходных компаний и пароходств, работающих на Дунае, урегулировать свои финансовые отношения с Администрациями. Здесь даны равные возможности всем придунайским государствам, на территории которых существуют специальные речные Администрации. Проект рекомендует провести правила исчисления сборов с судов, в соответствии со ст. 38 Конвенции, по грузовместимости. Это очень сложный вопрос, потому что пока нет единого порядка исчисления сборов на Дунае. К этой работе нужно подготовиться, для чего потребуется затратить значительное время.

Советская делегация поддерживает предлагаемую резолюцию, полагая, что на одной из очередных сессий Дунайской Комиссии будет иметь возможность, в соответствии со ст. 36 Конвенции, заслушать информацию об установленных Администрациями сборах.

Г-н Лингарт (Чехословакия) сообщает, что чехословацкие пароходства не один раз попадали в сложные положения по вопросу особых сборов, ввиду того, что вопрос не был выяснен и не было определённых установок.

В самом начале работы Дунайской Комиссии чехословацкая делегация подняла этот вопрос, который теперь находит своё отражение в работе сессии и, в результате его обсуждения, внесена резолюция приближающая Комиссию к разрешению этой проблемы. Вследствие этого, чехословацкая делегация высказывается за проект резолюции, предложенный болгарской делегацией, рекомендует принять его и берёт на себя обязательство в своей работе на участке Райка-Геню руководствоваться этой резолюцией.

Председатель высказывается, от имени румынской делегации, за принятие рекомендаций, изложенных в проекте резолюции болгарской делегации, учитывающей интересы судоходства. Сделанное предложение не навязывает единственной валюты, как это было в старых правилах, когда, в большинстве случаев, указывалась валюта, не принадлежащая государствам, заинтересованным в плавании по Дунаю. В настоящее время можно будет договариваться с национальными банками придунайских стран об оплате сборов в любой валюте. Придунайские страны, суда которых плавают по Дунаю, уже высказывали это желание и поэтому рекомендации, сделанные болгарской делегацией, соответствуют не только действительности, но также и высказанным пожеланиям. Что касается

Румынской Народной Республики, то известно, что она давно уже предоставляет придунайским странам эту возможность.

Зачитывается проект постановления и ставится на голосование. 5 голосов «за».

Постановление об особых сборах на Дунае принимается единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии — (ДК/СЕС 4/18).

Председатель переходит к п. 4 повестки дня «Утверждение помощников секретаря Дунайской Комиссии».

Г-н Морозов (СССР), как секретарь Комиссии, в соответствии с Положением об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии, представляет на утверждение сессии назначение г-на Русу и г-на Чак на должности помощников секретаря.

Г-н Морозов в своём выступлении даёт положительную характеристику г-ну Русу и г-ну Чак за период их работы в аппарате Комиссии.

Г-н Лингарт (Чехословакия) поддерживает характеристику, данную секретарём Комиссии г-ну Русу и г-ну Чак и, от имени чехословацкой делегации, вносит проект Постановления об утверждении помощником секретаря по Секретариату г-на Мартина Русу и помощником секретаря по Рабочему аппарату г-на Эрвина Чак — (ДК/СЕС 4/14).

Председатель переходит к голосованию предложения чехословацкой делегации.

5 голосов «за».

Предложение чехословацкой делегации об утверждении помощниками секретаря Дунайской Комиссии г-на Русу и г-на Чак принимается единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии — (ДК/СЕС 4/19).

Председатель переходит к п. 5 повестки дня и сообщает, что в связи с окончанием работы настоящей сессии, необходимо установить ориентировочную повестку дня будущей сессии. Согласно внесённым предложениям, он представляет ориентировочную повестку дня и считает необходимым установить дату созыва V сессии — (ДК/СЕС 4/15).

Председатель, от имени румынской делегации, предлагает созвать очередную V сессию в г. Галац 10 декабря 1951 г. со следующей ориентировочной повесткой дня:

1. Отчёт Секретариата о его работе в 1951 г. и план работы Комиссии на 1952 год;
2. Проект унификации правил речного надзора на Дунае;
3. Об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае;
4. О таможенном и санитарном надзоре на Дунае (в рамках Конвенции 1948 г.);
5. Об исполнении сметы расходов в 1951 году и о бюджете Комиссии на 1952 год.

Г-н Лингарт (Чехословакия) сообщает о согласии чехословацкой делегации с предложенной ориентировочной повесткой дня V сессии.

Председатель ставит на голосование проект Постановления по п. 5 повестки дня «Повестка дня и дата созыва V сессии».

5 голосов «за».

Ориентировочная повестка дня V сессии Дунайской Комиссии принимается единогласно, всеми присутствующими членами Комиссии — (ДК/СЕС 4/20).

Председатель :

«Господа представители — члены Дунайской Комиссии !

Работа IV сессии Дунайской Комиссии закончена, и при всей нашей скромности можно сказать, что нами проделана большая и значительная работа. Дунайская Комиссия продолжает свой путь, по которому она шла с момента её учреждения, т.е. по устранению старых пережитков на Дунае, помогая строить новую жизнь. Это подтверждается принятием Основных положений о плавании по Дунаю, которые мы приняли на настоящей IV сессии. Важность этих положений ни у кого из нас не вызывает сомнений с точки зрения технической, ни с точки зрения экономической, ни в смысле их соответствия Конвенции 1948 г.

Мне очень неприятно, но всё же я должен вернуться к позиции югославской делегации. Следует отметить, что югославская делегация вовсе не интересовалась вопросами улучшения судоходства на Дунае, а действовала против интересов придунайских стран и даже против интересов народов Югославии. Её позиция была совершенно чужда работе нашей Комиссии, так как она следует по пути, по которому её направляют провокаторы новой мировой войны. Вот почему они себя плохо чувствовали между нами.

Общая позиция, выраженная каждой из присутствующих здесь делегаций, показала ещё раз, что наша практическая работа имеет глубокие корни в международном сотрудничестве придунайских стран, в стремлении их к делу мира. Политику, которую ведут страны народной демократии на поле борьбы за мир, возглавляет Великий Советский Союз.

Каждая из присутствующих здесь делегаций внесла свой положительный вклад в нашу общую работу.

Я хочу поблагодарить Секретариат и Рабочий аппарат Дунайской Комиссии, а также всех, кто работал на этой сессии. в особенности переводчиков, за всю ту помощь, которая была ими оказана в работе IV сессии Дунайской Комиссии.

Я желаю ещё раз успеха в работе г-ну секретарю и сотрудникам аппарата Комиссии, которые остаются здесь, чтобы продолжать работу, возложенную на них Дунайской Комиссией.

Объявляю четвёртую сессию Дунайской Комиссии закрытой.»

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

ПРИЛОЖЕНИЯ

I.
ДОКЛАДЫ

Д О К Л А Д

о проекте Основных положений о плавании по Дунаю

Господин Председатель, господа члены Комиссии!

Внесённый Секретариатом на рассмотрение IV сессии Дунайской Комиссии проект Основных положений о плавании по Дунаю разработан Рабочим аппаратом Комиссии, в соответствии с принципами и положениями, изложенными в Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной 18 августа 1948 года.

В соответствии со ст. 23 Конвенции судоходство в низовьях Дуная, в районе Железных Ворот и на участке Райка-Геню определяется согласно с правилами плавания, установленными речными Администрациями указанных районов; судоходство на остальных участках Дуная осуществляется согласно с правилами, установленными соответствующими придунайскими странами, по территории которых протекает Дунай, а в тех районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, — согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами.

В Конвенции говорится, что при установлении своих правил плавания придунайские государства и Администрации будут учитывать Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Комиссией.

I

Учитывая важность и необходимость быстрее установления Основных положений о плавании по Дунаю, Секретариат и Рабочий аппарат Комиссии приступили к подготовке проекта непосредственно после утверждения плана работы Комиссии на 1950 г.

В соответствии с планом Рабочий аппарат провёл подготовительную работу. Были изучены и обработаны положения и правила плавания, применявшиеся на Дунае и других реках, а также проведены в Секретариате и Рабочем аппарате отдельные совещания с капитанами судов и портов по этому вопросу.

В результате был подготовлен предварительный вариант проекта, разосланный членам Комиссии — представителям придунайских стран, которые провели обсуждение проекта на местах. Это дало возможность значительному количеству специалистов ознакомиться с проектом и внести свои замечания и дополнения.

От компетентных организаций и отдельных специалистов Болгарии,

Венгрии, Румынии, Советского Союза, Чехословакии и Югославии были получены весьма ценные замечания и дополнения, которые в большинстве своём вошли во второй вариант проекта, представленный вниманию IV сессии.

II

Проект Основных положений о плавании по Дунаю состоит из 9 глав, объединяющих 84 статьи.

Глава I содержит общие положения по обеспечению безопасности плавания судов, а также определяются пределы применения Основных положений.

В статье 1 говорится, что Основные положения о плавании по Дунаю распространяются на судоходную часть реки Дунай, от Ульма до Чёрного моря, через Сулинское гирло, с выходом к морю через Сулинский канал, что соответствует ст. 2 Конвенции.

Ст. ст. 2 и 3 устанавливают порядок плавания судов в районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам.

В данном случае плавание судов осуществляется согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами.

Ст. 4 содержит положения, определяющие порядок зимнего отстоя судов и получения убежища в случае, если метеорологические условия или другие причины не дадут им возможности дальнейшего следования.

До настоящего времени на Дунае не был установлен порядок выхода судов на основное русло. *Ст. 5* проекта определяет этот порядок и устанавливает систему сигналов, регламентирующих выход судов из притоков и подходных каналов.

Ст. 6 даны положения комплектования судов экипажем. Установлено, что экипаж судов должен быть укомплектован в соответствии со штатом и быть достаточным для обеспечения безопасности судна. Капитаны судов должны иметь соответствующие дипломы или свидетельства на право судовождения, а механики на право управления механизмами. Порядок выдачи дипломов должен определяться компетентными властями.

Ст. 8 устанавливает, что все суда, отправляющиеся в плавание, должны находиться в исправном техническом состоянии, которое позволило бы совершать им плавание безопасно.

Выполнение настоящего положения отвечает нормальной эксплуатации флота в обеспечение безопасного судоходства.

В ст. 9 изложены основные принципы, по которым должна строиться навигационная обстановка. Навигационная обстановка на Дунае должна обозначать границы, направление и глубину судовых ходов, а также ограждать препятствия и сооружения, расположенные на участках судовых ходов или в непосредственной близости от них. Обстановка должна действовать непрерывно (днём и ночью), в течение всей навигации, а все труднопроходимые места должны регламентироваться сигналами постов предупреждения.

Установление положений настоящей статьи даёт возможность зна-

чительно улучшить условия судоходства, что соответствует ст. 3 Конвенции. Суда смогут плавать не только днём, но и ночью, что невозможно сделать в настоящее время на многих участках Дуная.

В ст. ст. 10 и 11 даны общепринятые положения относительно опознавательных знаков, флагов и шкалы осадки судов.

Установлено, что некоторые суда, плавающие по Дунаю, не имеют положенных основных судовых документов, что противоречит общепринятым правилам судоходства.

В связи с этим ст. 12 проекта устанавливает обязательное наличие на борту судна определённых судовых документов.

К означенным судовым документам проект относит: свидетельство на право плавания под флагом государства, который несёт судно, судовое свидетельство, мерительное свидетельство, удостоверение на годность к плаванию, судовую роль, судовой журнал и пассажирское свидетельство.

В ст. ст. 13, 14, 15 и 16 устанавливаются положения о грузовой марке и ватерлинии, о недопущении превышения нормы грузоподъемности и приёма пассажиров, а также о необходимости снабжения судов достаточными противопожарными, спасательными, сигнальными и водоотливными средствами.

Глава II содержит положения, устанавливающие порядок плавания судов в различных условиях. Проект предусматривает уменьшение хода судами, проходящими мимо порта, стоящих судов, гидротехнических и других сооружений, а также запрещение отдавать якоря в местах, где через реку проложены кабель или трубы.

В ст. ст. 19 и 22 устанавливается единообразная система знаков для указания судоходных пролётов мостов, паромных переправ и мест прокладки кабеля и труб.

В ст. 20 говорится о том, что мощность буксирующих судов должна быть достаточной для выполнения маневров, связанных с буксировкой.

Проект запрещает параллельное плавание судов, кроме случаев обгона и регламентирует проход под мостами только в местах, обозначенных специальными знаками.

Необходимо особенно обратить внимание на ст. 24, определяющую конкретные случаи, когда запрещается выпускать в плавание суда.

Предусматривается, что суда при водотечности, при превышении норм загрузки и неисправнодействующем рулевом управлении, выпускаться в плавание не могут. Нельзя также выпускать в плавание суда, неимеющие удостоверения на годность к плаванию и свидетельства на право плавания под флагом государства, который несёт судно.

Установление определённых положений по этому вопросу является необходимым для обеспечения безопасности судоходства.

В Главе II также подробно изложены положения, определяющие порядок плавания судов в труднопроходимых местах. Устанавливается, что, при подходе к труднопроходимым местам, суда должны принять все меры предосторожности, в случае необходимости уменьшая ход.

Параллельное плавание, обгон и расхождение на крутых поворотах

и в местах, где фарватер не имеет достаточной ширины, должны быть запрещены.

Определяется также система звуковых сигналов при расхождении судов на встречном курсе и при обгоне; об этом говорится в ст. ст. 27, 28 и 30 проекта.

Ст. 29 содержит положение, по которому судно, идущее сверху, имеет право избирать курс, а при одновременном подходе к труднопроходимому месту оно пользуется приоритетом первоочередности прохода; это вполне понятно, так как идущее вниз судно находится в худших условиях, имея попутное течение. До настоящего времени это положение на Дунае не было определено и узаконено и настоящий проект учитывает пожелания судоводительского состава в этом отношении.

В ст. 40 определяется порядок плавания парусных судов. В данном случае, за основу приняты положения, применявшиеся ранее на Дунае. При этом учитывалось, что, при современном развитии техники судоходства, применение парусных судов на Дунае имеет место лишь для рыбной ловли в устьях Дуная.

Глава III определяет порядок и систему огней и сигналов, применяемых на судах во время плавания, и состоит из 27 статей.

В ст. 43 установлены визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами, причём предусматривается:

- днём отмашка с правого борта тёмносиним флагом;
- ночью показывание фонарём ряда белых проблесков.

Ст. 44 содержит положения относительно огней паротеплохода на ходу. Паротеплоход на ходу, водоизмещением более 10 тонн, обязан нести, на высоте не менее 6 метров над палубой, яркий огонь, а на бортах отличительные огни; зелёный на правом, красный на левом. Видимость и сектор освещения общепринятые на Дунае.

Необходимо отметить, что в отличие от ранее применявшегося на Дунае временного синего кормового огня, проект предусматривает постоянный.

В ст. ст. 46 и 47 определяется порядок несения огней парусными судами и судами из категории малых, т.е. менее 10 тонн водоизмещения.

В ст. 48 определены огни для буксирующих судов на ходу.

Если судно, следующее в одиночном порядке, несёт один белый огонь, установленный на достаточной высоте, то буксирующее судно должно нести второй белый огонь, установленный под первым белым, на расстоянии по вертикали от 1—2 м. Это является показателем того, что судно имеет на буксире одно или несколько судов, или плотов.

Если среди каравана находится одно или несколько судов, груженных опасными веществами (нефтеналивные грузы и т.п.), буксирующее судно должно нести, кроме всех положенных ему по штату огней, ещё и красный огонь.

Ст. ст. 52, 53 и 55 содержат положения относительно звуковых сигналов для судов на ходу и на стоянке во время мглы, туманов, ливней и пурги. Предусматривается, что на ходу суда должны пользоваться только свистком или сиреной, а на стоянке только колоколом.

В ст. 54 даны положения, определяющие огни для судов на якоре или швартовах. В отличие от судов на ходу, суда на стоянке несут только огонь, показанный в сторону фарватера.

В ст. 57 определены сигналы при невозможности управления и сигналы о помощи. Сигнал о помощи исполняется вращением вытянутой рукой сигнального флага, куска материи или подобного предмета, а ночью вращением любого огня; внимание также привлекается любым другим подходящим визуальным или звуковым сигналом.

Судно, лишённое возможности управления, указывает об этом беспрерывными гудками свистка или сирены, или всяким другим подходящим сигналом.

В ст. 58 даны положения о сигналах для судов, стоящих на мели: днём — два цветных флага или предмета круглой формы, поднимаемые на достаточной высоте и расположенные вертикально; ночью — два красных огня.

В ст. 60 устанавливаются меры по ограждению стоящего на мели или затонувшего судна.

В ст. ст. 61, 62 и 63 определены сигналы для плотов, идущих на буксире, стоящих на якоре или ошвартованных, а также стоящих на мели.

На плоту, идущем за буксиром, следует показывать ночью вспышку белого огня при приближении к нему догоняющего судна.

При стоянке на якоре или швартовах плот несёт белый огонь, выставленный в сторону фарватера на каждой оконечности плота.

В ст. 64 определены сигналы для пловучих снарядов. Во время работы на снаряде, на мачте или другом видимом месте поднимается: днём чёрный шар, а ночью зелёный или красный огонь, в зависимости от того, с какой стороны фарватера имеется свободный проход.

При приближении к снаряду судна и по получении от последнего предупредительного звукового сигнала, со снаряда должны дать продолжительный звуковой сигнал и, кроме того, сделать отмашку со стороны свободного прохода: днём чёрным флагом, а ночью показыванием зелёного или красного дополнительного огня, в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход.

В случае, если проход не свободен, на снаряде должны подниматься: днём три чёрных шара, расположенных вертикально, ночью три красных огня.

В ст. ст. 65 и 66 определены звуковые сигналы при съёмке судна с якоря и при его постановке на якорь, а также сигналы при управлении караваном.

На Дунае до настоящего времени эти сигналы не были определены и узаконены. В данном случае были приняты во внимание пожелания судоводителей.

Необходимо отметить, что в основном все огни и другие сигналы, предписанные в настоящей главе, общеприняты в морской и речной практике, в том числе и на Дунае.

Глава IV определяет меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или швартовах.

Предусматривается, что судно при постановке на якорь или при

швартовке должно быть поставлено так, чтобы оно не мешало свободному судоходству и не наносило ущерба путевой обстановке, портовым, гидротехническим и другим сооружениям; с этой целью капитаны, шкиперы, а также все другие лица, имеющие отношение к указанным судам, должны принять все зависящие и возможные в данной обстановке меры предосторожности.

При постановке судов на якорь на глубине, не превышающей 3 метров, суда должны обозначать место, где положен якорь, соответствующим знаком.

При затоплении судового имущества, представляющего опасность для судоходства, со стороны капитана или шкипера должны быть приняты меры к его немедленному подъёму и, в первую очередь, меры по ограждению.

В *Главе V* даны положения, определяющие порядок плавания плотов. В отличие от ранее существовавших положений проект предусматривает запрещение плавания плотов самосплавом.

Такое положение вытекает из следующих обстоятельств:

а) Основное русло Дуная является крупнейшей транспортной артерией для стран Средней и Юговосточной Европы.

С каждым годом на Дунае увеличивается использование транспортного флота, с применением современных методов эксплуатации буксирного флота, с увеличением скоростей и оборачиваемости судов, а также комплектованием большегрузных караванов;

б) Гидрологический режим Дуная имеет очень сложный характер (быстрое течение, узкие проходы, перекаты и т.п.), при котором плавание плотов самосплавом представляет большую опасность для судоходства;

в) На Нижнем Дунае плавание плотов самосплавом запрещено уже несколько десятков лет (см. ст. 79 Правила плавания на Нижнем Дунае);

г) На всех больших реках, имеющих значительный грузооборот, плавание плотов самосплавом запрещено, так как оно создаёт значительные затруднения для судоходства;

д) Практикой последних лет установлено, что фактически плавание плотов самосплавом на Дунае почти не практикуется, если не считать единичных случаев.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что запрещение плавания плотов самосплавом по основному руслу Дуная не ведёт ни к каким ущемлениям экономических интересов придунайских стран, а наоборот улучшает условия судоходства на Дунае, уменьшает возможность аварий, что соответствует духу Конвенции.

Практика последних лет показала, что с увеличением грузооборота, при применении современной техники судоходства и эксплуатации судов, при увеличении скоростей и при широком использовании буксирной тяги для большегрузных караванов, плавание плотов самосплавом, в условиях Дуная, мешает нормальному судоходству и не отвечает условиям его безопасности.

В *Главе VI* даны положения, определяющие порядок и меры предосторожности при перевозке судами опасных веществ.

Проект устанавливает, что под опасными грузами необходимо по-

нимать взрывчатые и отравляющие вещества, а также нефтеналивные и другие легковоспламеняющиеся грузы.

При перевозке этих грузов суда должны нести : днём на носу треугольный красный флаг, а ночью красный огонь. Кроме этого, суда, занятые перевозкой нефтеналивных грузов, должны окрашиваться в серый (шаровый) цвет и иметь полосу светлосинего цвета шириной в 15 сантиметров по всему корпусу, выше грузовой ватерлинии, что фактически соответствует сложившейся практике на Дунае.

Суда с опасными грузами, во время буксировки, должны ставиться, как можно дальше от других судов, насколько это совместимо с безопасностью плавания и порядком комплектования караванов.

Запрещается судам, перевозящим опасные вещества, останавливаться под мостами, швартоваться или становиться на якорь вблизи других судов, а также вблизи железной дороги или жилищ, находящихся у берега.

В Главе VII определены меры по оказанию помощи судам при авариях и даны принципы разбора аварий.

Глава VIII устанавливает основные положения о лоцманской службе.

Проект предусматривает участки, где лоцманская проводка является обязательной : в низовьях Дуная и в районе Администрации Железных Ворот.

На этих участках лоцманская служба организуется Администрациями.

На всём остальном Дунае лоцманская проводка организуется, в случае необходимости, пароходствами придунайских стран самостоятельно.

Порядок обеспечения лоцманской проводкой, комплектование лоцманских корпусов в Администрациях устанавливаются особым соглашением между странами-участницами Администраций.

Во всех случаях лоцманские корпуса могут комплектоваться только из граждан придунайских стран, а для Администраций только из граждан придунайских государств-участников соответствующих Администраций.

Весь лоцманский состав обязан сдать экзамен и иметь соответствующий диплом или удостоверение, выдаваемые Администрацией или компетентными органами государства, если это относится к лоцманам пароходств.

В Главе IX даны заключительные постановления. Предусматривается, что Основные положения могут быть изменены или дополнены в любой момент по решению Данайской Комиссии. Любой спор по толкованию Основных положений разрешается также Комиссией и её решения для спорящих сторон признаются окончательными.

К проекту имеется одно Приложение, в котором даны применяемые в Основных положениях морские и речные термины.

* * *

Таким образом, проект определяет и устанавливает общие положения о плавании судов и безопасности нормального судоходства, определяет единообразную систему несения судами огней и других сигналов, устанавливает основные принципы навигационной путевой обстановки, а также общие положения комплектования экипажей, снабжения и технического состояния судов и перевозки огнеопасных грузов. Совокупность этих вопросов и составляет Основные положения о плавании по Дунаю.

ДОКЛАД

председателя Рабочей группы Дунайской Комиссии о результатах обсуждения проекта Основных положений о плавании по Дунаю
(21—30 мая 1951 г.)

Господин Председатель, господа представители!

Проект Основных положений о плавании по Дунаю, представленный Секретариатом, был поставлен на обсуждение Рабочей группы по решению Дунайской Комиссии.

I

Как уже докладывалось мною, на заседании сессии 25 мая с. г., на первом заседании Рабочей группы был заслушан доклад заведующего Отделом гидрометеорологической и навигационной служб Дунайской Комиссии, а также была проведена общая дискуссия по проекту в целом, в которой приняли участие все делегаты — участники Рабочей группы.

Поправки к проекту Основных положений поступили от болгарской, венгерской, румынской, чехословацкой и югославской делегаций. Всего поступило 70 поправок.

Заседания Рабочей группы велись открыто, на официальных языках принятых в Дунайской Комиссии, русском и французском, а также на мадьярском, румынском и сербском языках.

В результате обсуждения проекта, отдельно по каждой статье, и по каждой поправке к отдельным статьям, оказались согласованными 69 статей, в том числе:

- а) 37 статей согласованы полностью, в их первоначальном тексте;
- б) 32 статьи согласованы после обсуждения поступивших поправок от делегаций.

Три статьи согласованы частично и перенесены на обсуждение сессии.

Две статьи исключены из проекта и перенесены в проект Правил речного надзора (ст. ст. 79 и 80).

Десять статей не согласованы и перенесены на обсуждение сессии.

Всего по проекту Основных положений, представляемому на рассмотрение IV сессии, после его обсуждения в Рабочей группе, значится 82 статьи, из которых 69 статей согласованных и 13 статей не получивших согласования в Рабочей группе.

II

К проекту Основных положений поступило 70 поправок, из которых принято на заседаниях Рабочей группы 49, которые получили своё отражение в окончательной редакции статей и проекта в целом, представляемого на рассмотрение сессии.

Из общего числа 70 поправок, поступивших в Рабочую группу по проекту Основных положений:

- 26 поправок принято полностью;
- 23 поправки приняты частично;
- 1 поправка отозвана;
- 20 поправок остались несогласованными.

При обсуждении и голосовании поправок к проекту Основных положений Рабочая группа руководствовалась Правилами процедуры Дунайской Комиссии.

III

Результат постатейного обсуждения в Рабочей группе проекта Основных положений о плавании по Дунаю

- | | |
|-----------|--|
| Преамбула | — не согласована. |
| Статья 1 | — не согласована. |
| Статья 2 | — не согласована. |
| Статья 3 | — согласована полностью. |
| Статья 4 | — согласована.
В результате обсуждения поправок румынской и югославской делегаций в ст. 4 внесены поправки и ст. 4 изложена в новой редакции. |
| Статья 5 | — не согласована. |
| Статья 6 | — согласована.
В результате обсуждения поправок чехословацкой и югославской делегаций в ст. 6 внесены поправки и ст. 6 изложена в новой редакции. |
| Статья 7 | — согласована частично, с учётом поправки чехословацкой делегации к ст. 7. |
| Статья 8 | — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации в ст. 8 внесены поправки и ст. 8 изложена в новой редакции. |
| Статья 9 | — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации в ст. 9 внесены поправки и ст. 9 изложена в новой редакции. |

- Статья 10 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации в ст. 10 внесены уточнения и ст. 10 изложена в новой редакции.
- Статья 11 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации в ст. 11 внесены уточнения и ст. 11 изложена в новой редакции.
- Статья 12 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской, болгарской и чехословацкой делегаций в ст. 12 внесены поправки и ст. 12 изложена в новой редакции.
- Статья 13 — согласована полностью.
- Статья 14 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации внесены уточнения в определении понятия слов «порт отправления», которые изложены в Приложении.
- Статья 15 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации ст. 15 изменена и изложена в новой редакции.
- Статья 16 — согласована полностью.
- Статья 17 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации в ст. 17 внесены поправки и ст. 17 изложена в новой редакции.
- Статья 18 — согласована полностью.
- Статья 19 — согласована.
В результате поправок венгерской и югославской делегаций ст. 19 уточнена и изложена в новой редакции.
- Статья 20 — согласована.
В результате поправок югославской делегации ст. 20 уточнена и изложена в новой редакции.
- Статья 21 — согласована полностью.
- Статья 22 — согласована.
В результате поправок чехословацкой делегации в ст. 22 внесены редакционные поправки и ст. 22 изложена в новой редакции.
- Статья 23 — согласована.
В результате поправок югославской делегации ст. 23 изменена и изложена в новой редакции.

- Статья 24 — согласована.
В результате поправок югославской делегации в ст. 24 внесены поправки и ст. 24 изложена в новой редакции.
- Статья 25 — согласована полностью.
- Статья 26 — согласована частично.
Поправка болгарской делегации к ст. 26 принята.
Поправка югославской делегации к ст. 26 отклонена.
- Статьи 27, 28, 29 и 30 — согласованы полностью.
- Статья 31 — не согласована.
- Статья 32 — согласована полностью.
- Статья 33 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации в ст. 33 внесены поправки и ст. 33 изложена в новой редакции.
- Статьи 34, 35, 36 и 37 — согласованы полностью.
- Статья 38 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации и заключения экспертов в ст. 38 внесены поправки и ст. 28 изложена в новой редакции.
- Статьи 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 и 51 — согласованы полностью.
- Статья 52 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации ст. 52 уточнена и изложена в новой редакции.
- Статья 53 — согласована полностью.
- Статья 54 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации ст. 54 уточнена и изложена в новой редакции.
- Статья 55 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации ст. 55 уточнена и изложена в новой редакции.
- Статья 56 — согласована полностью.
- Статья 57 — согласована.
В результате обсуждения поправок болгарской и югославской делегаций в ст. 57 внесены поправки и ст. 57 изложена в новой редакции.

- Статья 58 — согласована.
В результате обсуждения поправок болгарской и югославской делегаций ст. 58 уточнена и изложена в новой редакции.
- Статья 59 — не согласована.
- Статья 60 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации ст. 60 уточнена и изложена в новой редакции.
- Статьи 61, 62 и 63 — согласованы полностью.
- Статья 64 — согласована.
В результате обсуждения поправок чехословацкой делегации в ст. 64 внесены редакционные поправки и ст. 64 изложена в новой редакции.
- Статья 65 — согласована полностью.
- Статья 66 — согласована.
В результате обсуждения экспертами ст. 66 уточнена и изложена в новой редакции.
- Статья 67 — согласована полностью.
- Статья 68 — не согласована.
- Статья 69 — не согласована.
- Статья 70 — согласована полностью.
- Статья 71 — согласована.
В результате обсуждения поправок венгерской и югославской делегации в ст. 71 внесены поправки и ст. 71 изложена в новой редакции.
- Статьи 72, 73, 74 и 75 — согласованы полностью.
- Статья 76 — согласована.
В результате обсуждения поправок болгарской делегации ст. 76 уточнена и изложена в новой редакции.
- Статья 77 — согласована.
В результате обсуждения поправок югославской делегации ст. 77 уточнена и изложена в новой редакции.
- Статья 78 — не согласована.
- Статьи 79 и 80 — по общему соглашению исключены из проекта Основных положений о плавании по Дунаю и переносятся в проект Правил речного надзора на Дунае.
- Статья 81 — (новая 79) согласована частично, с учётом поправки чехословацкой делегации.
- Статья 82 — (новая 80) согласована полностью.

Статья 83 — (новая 81) не согласована.

Статья 84 — (новая 82) согласована.

Приложение — согласовано.

В результате обсуждения поправок венгерской и югославской делегаций в Приложение внесены поправки и Приложение изложено в новой редакции.

Таким образом из вышеизложенного видно, что Рабочая группа при обсуждении и согласовании статей проекта Основных положений достигла значительных результатов и этим облегчается работа сессии.

Проект Основных положений о плавании по Дунаю, представленный Секретариатом, выносится на обсуждение сессии с редакционными изменениями, принятыми Рабочей группой, в том виде, как он роздан сегодня делегатам.

Председатель
Рабочей группы
МАНОЛОВ

31 мая 1951 года.

Д О К Л А Д

о навигационных и особых сборах на Дунае

Господин Председатель, господа члены Комиссии!

В соответствии с решением III сессии Комиссии, Секретариат подготовил доклад по вопросу о навигационных и особых сборах на Дунае, в рамках Конвенции 1948 года.

В ст. 35 Конвенции предусматривается, что, для покрытия расходов по обеспечению судоходства, придунайские государства, по согласованию с Комиссией, могут устанавливать взимание с судов навигационных сборов, размер которых определяется в зависимости от стоимости содержания обстановки и стоимости работ.

Секретариатом установлено, что в настоящее время навигационных сборов на Дунае пока не существует.

Относительно особых сборов в ст. 36 Конвенции предусматривается, что для покрытия расходов по обеспечению судоходства и по работам, производимым Администрациями, последними устанавливаются особые сборы, взимаемые с судов, проходящих на участках Администратий.

Как известно, таких участков на Дунае три: от устья Сулинского канала до Браилова и районы Железных Ворот и Райка-Геню.

I

Особые сборы на участке от устья Сулинского канала до Браилова

На участке от устья Сулинского канала до Браилова, установлен следующий порядок взимания особых сборов:

1. Каждое судно, вошедшее с моря на Дунай, через Сулинский канал, с грузом для портов выше Сулина или принявшее груз в этих портах и вышедшее с Дуная в море, облагается сбором в 3.70 зол. фр. за регистровую тонну нетто, один раз при выходе.

2. Если судно, вошедшее с моря, через Сулинский канал, производит погрузку или выгрузку груза в порту Сулин, оно облагается сбором в 3.50 зол. фр. за регистровую тонну нетто, один раз при выходе в море.

Эти сборы оплачиваются полностью только один раз в год, при первом рейсе судна по Дунаю. За все последующие рейсы в этом же году, судно оплачивает сборы на 20% меньше вышеуказанных.

3. Если судно прибыло на Дунай с моря и вышло обратно в балласте, оно облагается сборами только в размере 50% от вышеуказанных, один раз при выходе.

4. Не подлежат обложению сборами : суда менее 200 регистровых тонн ; пассажирские суда, обеспечивающие связь между Сулином и портами Дуная ;суда, вошедшие на Дунай из-за вынужденной остановки ; буксиры, если они не используются для перевозки грузов или пассажиров ; землечерпательные снаряды, плавкраны, военные суда и прогулочные яхты.

Во всех случаях сборы устанавливаются в зол. франках и исчисляются, с переводом по курсу, на доллары, швейцарские франки или другую валюту, по соглашению с банком.

Эта система сборов установлена бывшей Европейской Дунайской Комиссией с 1927 года.

II

Особые сборы в районе Железных Ворот

В районе Железных Ворот установлен следующий порядок сборов, применяемых с 1947 года, на основании соглашения представителей Румынии и Югославии во Временном Комитете по управлению районом Железных Ворот.

	в лсах	в динарах
1. За прохождение всего участка (за тонну грузоподъёмности)	4	1.92
2. За прохождение только между Турну-Северин—Голубиное или Варчорова—Молдова-Веке	2	0.96
3. За вспомогательную тягу в канале Железных Ворот :		
а) суда менее 333 т. всего	703.12	337.50
б) суда от 333 до 750 т. за каждую тонну грузоподъёмности	2.11	1.013
в) суда от 750 до 1000 т. за тонну грузоподъёмности	1.69	0.81
г) суда свыше 1000 т. за тонну грузоподъёмности	1.12	0.54
4. За вспомогательную тягу на участке Гребень—Свиница :		
а) суда менее 333 т. всего	323.43	15.525
б) суда от 333 до 750 т. за тонну грузоподъёмности	0.99	0.473
в) суда от 750 до 1000 т. за тонну грузоподъёмности	0.704	0.338
г) суда свыше 1000 т. за тонну грузоподъёмности	0.42	0.203

5. Сборами не облагаются суда речного надзора, земснаряды, буксиры, если они не перевозят груза или пассажиров, а также вновь построенные суда, идущие от верфи к порту назначения.

III

Особые сборы на участке Райка-Геню

На участке Райка-Геню особые сборы ещё не установлены и суда, проходящие участок, сборами не облагаются, так как учреждённая для участка Администрация находится в стадии организации.

* * *

Подготавливая доклад о сборах Секретариат одновременно занимался вопросом обмера судов в районах Сулинского канала и Железных Ворот.

Предварительное изучение вопроса показало, что обмер и установление грузовместимости судов в Сулинском канале производятся по правилам, принятым на Константинопольской Конференции 1873 года, с последующими небольшими изменениями, принятыми в разное время.

Обмер судов и установление их грузоподъёмности в районе Железных Ворот производятся согласно решениям Парижской Конференции 1925 года.

Секретариат в настоящее время продолжает заниматься изучением этого вопроса, с тем, чтобы Комиссия могла давать соответствующую консультацию Администрациям.

Было бы желательно, чтобы IV сессия приняла соответствующие рекомендации для правительств придунайских государств-участников Администраций по вопросам: в какой валюте должны взиматься особые сборы, а также о порядке обмера судов при установлении грузовместимости, согласно ст. 38 Конвенции 1948 г.

II.

ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ЧЕТВЁРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПОВЕСТКА ДНЯ

ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

(Принята на первом заседании 23 мая 1951 г.)

1. Проект Основных положений о плавании по Дунаю.
2. Проект Правил речного надзора на Дунае.
3. О навигационных и особых сборах на Дунае (в рамках Конвенции 1948 г.).
4. Утверждение Помощников Секретаря Дунайской Комиссии.
5. Повестка дня и дата созыва V сессии Дунайской Комиссии.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ЧЕТВЁРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

об Основных положениях о плавании по Дунаю

(Принято по предложению болгарской делегации на пятом заседании 2 июня 1951 г.)

Руководствуясь указаниями Конвенции о режиме судоходства на Дунае (ст. 8 п. «f» и ст. 23), четвёртая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять Основные положения о плавании по Дунаю, разработанные Секретариатом Дунайской Комиссии — (ДК/СЕС 4/22).
2. Рекомендовать придунайским государствам — участникам Конвенции и специальным речным Администрациям: в низовьях Дуная, в районе Железных Ворот и на участке Райка-Геню, при установлении своих правил, учитывать Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Дунайской Комиссией.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

Настоящие Основные положения о плавании по Дунаю установлены Дунайской Комиссией на основании Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной 18 августа 1948 года в Белграде.

В соответствии со ст. 23 Конвенции судоходство в низовьях Дуная, в районе Железных Ворот и на участке Райка-Геню осуществляется согласно с правилами плавания, установленными речными Администрациями указанных районов; судоходство на остальных участках Дуная осуществляется согласно с правилами, установленными соответствующими придунайскими странами, по территории которых протекает Дунай, а в тех районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, — согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами.

При установлении своих правил плавания придунайские государства и Администрации будут учитывать Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Комиссией.

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Раздел I

ПРЕДЕЛЫ ПРИМЕНЕНИЯ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

Статья 2

Основные положения о плавании по Дунаю распространяются на судоходную часть реки Дунай, от Ульма до Чёрного моря, через Сулинское гирло, с выходом к морю через Сулинский канал.

Раздел II

ОСОБЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 2

Капитаны и шкиперы судов, плавающих по Дунаю, руководствуются правилами плавания, установленными придунайскими государствами и специальными речными Администрациями.

Статья 3

Плавание в по-
граничных
районах

Плавание судов в районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, осуществляется согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами.

Статья 4

Убежище и
зимний отстой
судов

Суда имеют право, с соблюдением правил, установленных придунайскими государствами, получить убежище и стать на зимовку в местах зимнего отстоя, в случае, если метеорологические условия не дадут судам возможности дальнейшего следования.

Статья 5

Выход судов
из притоков на
основное русло

§ 1. Все суда, выходящие из притоков и подходных каналов на основное русло Дуная, уступают дорогу судам, идущим по основному руслу.

§ 2. Выход судов из притоков и подходных каналов обеспечивается системой сигнальных станций или постов.

§ 3. Устанавливается следующая система сигналов для судов, выходящих на основное русло (сигналы исполняются сигнальными станциями или постами, указанными в § 2 настоящей статьи) :

днём — чёрный шар, диаметром 0,80 метра, поднятый на сигнальной мачте до места, означает — выход на основное русло запрещён ;

ночью — красный огонь, поднятый на сигнальной мачте до места и под ним, на расстоянии одного метра по вертикали, зелёный огонь, означает — выход на основное русло запрещён.

Видимость огней должна быть не менее 2 километров.

Если выход на основное русло свободен, сигналы не исполняются.

Статья 6

Об экипаже
судов

§ 1. Экипаж судов должен быть укомплектован в соответствии с установленным штатом, определённым компетентными властями государства, флаг которого несёт судно и быть достаточным для обеспечения безопасности судна на ходу и на стоянке.

§ 2. Капитаны и штурманы судов должны иметь соответствующие дипломы или свидетельства на право судовождения, механики — на право управления механизмами, а шкиперы — удостоверения на право занятия своей должности.

§ 3. Порядок выдачи дипломов и удостоверений, объём требований, предъявляемых к лицам командного состава и способы проверки их знаний, устанавливаются соответствующими компетентными властями государства, флаг которого несёт судно:

Статья 7

Габариты судового хода

При отправлении судна компетентные власти соответствующей Администрации или капитан последнего порта отправления должны следить за тем, чтобы запасы воды под днищем, а также по ширине судов и отношение длины судов к радиусам закругления, отвечали габаритам пути, по которому должно пройти судно.

Статья 8

Техническое состояние судов

Все суда, отправляющиеся в плавание, должны находиться в исправном техническом состоянии, которое позволило бы совершать им плавание безопасно.

Содержание в исправном состоянии судов, отправляющихся в плавание, возлагается на капитана, шкипера судна, а также на остальной судовой состав.

Контроль за выходом судов в плавание, в надлежащем техническом состоянии, лежит на капитане порта отправления.

Статья 9

Навигационная путевая обстановка и содержание пути

§ 1. Навигационная путевая обстановка, на всём судноходном течении Дуная, должна обозначать границы, направление и глубину судовых ходов, а также ограждать препятствия и сооружения, расположенные на участках судовых ходов или в непосредственной близости от них.

В принципе обстановка, береговая и пловучая, должна действовать на всех участках Дуная непрерывно (днём и ночью) с момента освобождения водного пути от льда до наступления ледостава.

Количество береговых и пловучих знаков и их расстановка должны соответствовать требованиям безопасного и беспрепятственного плавания судов.

Компетентные власти придунайских государств должны извещать судоводителей о всех изменениях, происшедших в навигационной путевой обстановке, издавая с этой целью «Извещения для судоводителей».

Капитан или шкипер судна обязан сообщить, в наиболее короткий срок, соответствующим компетентным властям, свои замечания в отношении перемещения бакенов или иной навигационной обстановки, а также

всякие другие замечания, касающиеся судоходства и, главным образом, о всякой посадке на мель или аварии судна.

§ 2. Судоходная часть Дуная от Ульма до Сулина должна содержаться в судоходном состоянии для речных и, на соответствующих участках — морских судов.

Все труднопроходимые места, где видимость не является достаточной вследствие естественных препятствий, регламентируются сигналами постов предупреждения.

§ 3. Навигационная путевая обстановка строится на базе современной техники ограждения, с учётом установления единой системы на всём судоходном течении Дуная, в соответствии со ст. 8 п. «f» Конвенции.

До установления Дунайской Комиссией единой системы навигационной путевой обстановки, ограждение строится по системе, уже принятой придунайскими государствами, соответственно по своему участку, с учётом принципов, изложенных в §§ 1 и 2 настоящей статьи.

§ 4. Установка на судоходном фарватере заграждений или сетей для ловли рыбы воспрещается.

Раздел III

СНАБЖЕНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ

Статья 10

Опознавательные знаки и флаги

На всех судах наносятся номер или наименование судна и название организации, которой принадлежит судно и указывается порт приписки.

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

Статья 11

Шкала осадки

На всех судах, осадка которых может превышать 0,60 метра, должна быть нанесена шкала осадки.

Статья 12

Судовые документы

§ 1. Суда свыше 10 тонн водоизмещения обязаны иметь:

1. Свидетельство на право плавания под флагом государства, который оно несёт (судовой патент).

2. Судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно).

3. Мерительное свидетельство.

4. Санитарное свидетельство для пассажирских судов, грузовых судов грузоподъёмностью свыше 1000 тонн и буксирных судов мощностью более 150 лошадиных сил.

5. Удостоверение на годность к плаванию.
6. Судовую роль (список лиц судового экипажа с приложением дипломов или удостоверений командного состава судна, дающих право на судовождение, а для механиков — право управления механизмами).
7. Судовой журнал.
8. Котловую книгу на судах с паровыми котлами.
9. Свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и радиотелеграфный журнал на судах, имеющих судовую радиостанцию.
10. Машинный журнал на судах с механическим двигателем; книгу осмотра баллонов на моторных судах, имеющих воздушные баллоны.
11. Пассажирское свидетельство, если судно совершает перевозку пассажиров.
12. Инвентарную книгу.
13. Санитарный журнал.

§ 2. Суда из категории малых судов (см. § 5 Приложения) обязаны иметь:

1. Судовой билет, удостоверяющий право на плавание под флагом государства, которому оно принадлежит.
2. Удостоверение на годность к плаванию.
3. Пассажирское свидетельство, если судно совершает перевозку пассажиров.
4. Судовую роль.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для спортивных катеров и лодок достаточно иметь удостоверение на годность к плаванию.

Статья 13

Грузовая ватерлиния и грузовая марка Судно должно иметь ясно нанесённую грузовую ватерлинию, т. е. предельную линию, по которую оно может быть загружено.

По мидель-шпангоуту на обоих бортах судна должен быть ясно нанесён круг, диаметром в 0,15 метра, пересечённый по диаметру горизонтальной линией длиной в 0,25 метра и шириною в 2 сантиметра, нижний край которой должен совпадать с грузовой ватерлинией.

Статья 14

Нормы грузоподъёмности, грузоместимости и пассажироместимости, указанные в судовых документах, не должны превышать.

Ответственность за выполнение настоящего положения возлагается на капитана или шкипера судна и компетентные власти порта отправления.

Статья 15

Звуковые сигнальные средства

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

Все несамоходные суда должны иметь колокол или другой предмет, посредством которого могут производиться звуковые сигналы достаточной силы.

Звуки, подаваемые как сигналы, должны быть ясно различимы для приёма.

Понимается под коротким звуком — звук продолжительностью от 1 до 2 секунд; под длинным звуком — звук продолжительностью от 4 до 6 секунд.

Интервал между последовательными звуками должен быть от 1 до 2 секунд.

Статья 16

Снабжение судов

Судно должно иметь достаточные противопожарные, спасательные, сигнальные и водоотливные средства, а также судовые принадлежности, в соответствии с установленными нормами.

Глава II

ПЛАВАНИЕ СУДОВ

Раздел I

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Статья 17

Капитан или шкипер судна, на ходу и на стоянке, обязан следить за безопасностью судна, имея всегда готовыми к действию якоря, швартовые, сигнальные и другие средства, а также принимать меры к тому, чтобы его судно не чинило препятствий судоходству.

Капитан или шкипер должен также следить за тем, чтобы его судно не причиняло никаких препятствий производящимся работам.

Капитан или шкипер судна обязан при погрузке следить за осадкой судна, регулируя её в соответствии с глубинами, находящимися на пути следования судна, во избежание опасности посадки на мель.

Статья 18

Уменьшение хода

Самоходное судно, проходя мимо порта или судов, пловучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре, ошвартованных или вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъёма, водолазных и строительных работ, обязано уменьшить своевременно и в достаточной степени ход, а в случае необходимости — остановить машины при условии, что оно не подвергает опасности себя или буксируемые суда.

Статья 19

Прохождение мест, где про- ложен кабель и т. п.

§ 1. Суда не должны оставлять свои якоря или цепи волочиться по дну, а также отдавать якоря в тех местах реки, где проложен кабель или трубы.

§ 2. Места реки, где с одного берега на другой проложены кабель или трубы, должны ограждаться следующими береговыми знаками:

днём — четырёхугольным щитом, окрашенным в белый цвет, размерами 1,5 метра каждая из сторон, с нанесённым на нём перевёрнутым (штоком вниз) якорем адмиралтейского типа, чёрного цвета;

ночью — тем же щитом, освещаемым белым ярким огнём.

Щит должен быть расположен на берегу на высоте не менее 4—6 метров над поверхностью самой высокой воды.

§ 3. Все места паромных переправ должны быть ограждены знаками предупреждения, расположенными от места переправ в 250 метрах, как сверху, так и снизу.

Устанавливаются следующие знаки предупреждения:

днём — круглый щит, окрашенный в белый цвет, размером в 1—1,5 метра в диаметре, с нанесённым на нём восклицательным знаком чёрного цвета;

ночью — если паромной переправой пользуются в ночное время, щит освещается белым ярким огнём.

Щит должен быть расположен на берегу, на высоте не менее 4—6 метров над поверхностью самой высокой воды.

Статья 20

Буксировка судов

Буксировка судов производится с соблюдением следующих общих положений:

§ 1. Мощность выделяемых буксирующих судов должна быть достаточной для безопасного выполнения всех требуемых маневров.

§ 2. Капитан буксирующего судна, идущего первым

в караване, руководит всей буксировкой, всеми маневрами, связанными с ней и заботится о безопасности буксируемых судов.

§ 3. Буксирующее судно не имеет права оставить буксируемые суда при швартовке или при постановке на якорь до тех пор, пока они не освободят судоходный фарватер, и капитан буксирующего судна не убедится в безопасности их постановки.

Статья 21

Параллельное
плавание
судов

Параллельное плавание судов воспрещается, кроме случая обгона.

Статья 22

Обозначение
судоходных
пролётов
мостов

§ 1. Суда могут проходить под постоянными мостами только в местах, обозначенных специальными знаками, с соблюдением правил, установленных властями государства, на территории которого находятся мосты.

§ 2. Для прохода судов и плотов под мостами должны быть установлены определённые судоходные пролёты, которые обозначаются следующими знаками:

днём — четырёхугольным щитом, разделённым по диагонали сверху вниз на два цвета (верхний треугольник красный, нижний белый) и расположенным на середине пролёта моста с учётом оси фарватера;

ночью — двумя створными красными огнями, видимыми только с ходовой стороны пролёта и расположенными также по оси фарватера.

Кроме этого, ночью устои моста, между которыми расположен судоходный пролёт, ограждаются по ходу судна; правый зелёным и левый красным огнями.

§ 3. Суда обязаны, при подходе к понтонным мостам, заблаговременно сигнализировать свой подход длинным звуком свистка или sireны и уменьшить ход, регулируя свою скорость так, чтобы не входить в проход моста до того, как он будет полностью свободен.

Статья 23

Плавание в
особых усло-
виях

В ночное время или в пасмурную погоду, во время мглы, тумана, снегопада или проливного дождя, суда должны уменьшать ход, сообразуясь с тем, чтобы всегда быть в состоянии безопасно маневрировать или остановиться в случае встречи с каким-либо препятствием, или в случае, если они потеряли возможность установить своё местоположение на фарватере.

Плавание судов самосплавом в данных условиях запрещается.

Статья 24

**Запрещение
выхода судов
в плавание**

Запрещается выпускать в плавание суда в следующих случаях :

- a) при отсутствии свидетельства на право плавания ;
- b) при отсутствии удостоверения на годность к плаванию ;
- c) при неукомплектованности судов экипажем, обеспечивающим безопасность плавания, а именно : для судов, не требующих постоянного проживания экипажа, не менее одной полной смены, а для остальных — не менее двух смен ;
- d) при повреждении корпуса, в частности при водотечности корпуса, переборок, коффердамов или палубы, если эта водотечность превышает возможность откачки имеющимися судовыми средствами ;
- e) при наличии палубного груза в количестве, нарушающем остойчивость судна ;
- f) если судно нагружено с нарушением допустимой осадки для данного судна ;
- g) если груз размещён таким образом, что он мешает видимости рулевых ;
- h) если на судно принято большее количество пассажиров, чем предусмотрено в свидетельстве о пассажироместимости ;
- i) при неисправно действующем рулевом устройстве ;
- j) при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнальных, якорных средств и приспособлений или если якорные битенги находятся в неисправном состоянии.

Контроль за исполнением настоящего положения возлагается на капитана порта отправления и на владельца судна.

Раздел II

ПЛАВАНИЕ В ТРУДНОПРОХОДИМЫХ МЕСТАХ

Статья 25

Меры предосторожности при подходе к труднопроходимому участку

Перед входом в узкий проход или крутой поворот реки судно обязано сигнализировать свой подход, давая длинный звук продолжительностью около 4—6 секунд.

Судно при прохождении узких мест, крутых поворотов фарватера и в местах, где нет достаточной видимости, не должно чрезмерно приближаться к идущему впереди судну, принимая все меры предосторожности.

Статья 26

Очерёдность движения на труднопроходимых участках
Суда, предназначенные для спасательных работ или идущие для оказания помощи терпящему бедствие судну, а также и пассажирские суда, должны при подходе к труднопроходимым местам поднимать на видном месте цилиндрический предмет чёрного цвета. В этом случае они пропускаются в первую очередь.
Все остальные суда проходят труднопроходимые участки в порядке очерёдности подхода.

Раздел III

ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН СУДОВ

Статья 27

Звуковые сигналы при встречах
§ 1. Когда суда находятся в виду одно у другого, судно на ходу, изменив курс, должно указать этот маневр следующими сигналами:
короткий звук — иду вправо;
два коротких звука — иду влево;
три коротких звука — моя машина работает назад или имею намерение сделать поворот.
Судно, которое дало один из указанных выше сигналов, должно выполнить маневр, предписанный этим сигналом.
§ 2. Для привлечения внимания, судно на ходу подаёт сигнал одним длинным звуком.

Статья 28

Когда два судна, идущие встречными курсами, сближаются одно с другим таким образом, что возникает опасность столкновения, они обязаны принять все меры к расхождению, отклоняясь каждое вправо. Каждое из них обязано дать по одному короткому сигналу свистком или сиреной и уменьшить свой ход, раньше чем наступит момент сближения.

Статья 29

Судно, идущее сверху, избирает курс
При встрече судов право избирать курс предоставляется судну, идущему сверху.
При одновременном подходе двух судов к труднопроходимому участку, право прохода первым принадлежит судну, идущему сверху.

Статья 30

Исключение из
общих правил

В случае, когда судно не в состоянии придерживаться правил, установленных ст. 28 настоящих Основных положений без того, чтобы не подвергнуть себя или буксируемые им суда неизбежной опасности, оно должно во время предупредить об этом судно, которое сближается с ним, двумя последовательными короткими сигналами, производя одновременно визуальные сигналы, как это предусмотрено ст. 43 Основных положений, указывая этим, что оно уклоняется влево.

Судно, предупреждённое двумя короткими сигналами о том, что судно, идущее ему навстречу, отклоняется от общего правила расхождения, обязано повторить этот сигнал, делая в то же время соответствующий маневр.

Если это судно не может выполнить нужный маневр, без опасности для себя или буксируемых им судов, оно обязано уведомить об этом последовательными, не менее 5-ти короткими сигналами свистком или сиреной, указывая невозможность для себя уклониться влево. В этих случаях капитаны судов обязаны, во избежание опасности, принять меры и выполнить маневры, требуемые данными обстоятельствами.

Статья 31

Расхождение
на труднопро-
ходимых участ-
ках реки

На труднопроходимых участках реки, где местные условия требуют предосторожности, суда, идущие вверх, обязаны регулировать свой ход таким образом, чтобы встреча и расхождение с судами, идущими вниз, совершались на удобном для этой цели месте.

Статья 32

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

Статья 33

Пересечение
курса судна

Судно при отходе, во время маневра или на ходу, не должно пересекать путь другому судну или плоту, чтобы не мешать их следованию.

Статья 34

Обгон судна

Когда одно судно желает обогнать другое судно и не может этого сделать без того, чтобы впереди идущее

судно не отклонилось от своего пути, оно должно заблаговременно просить свободный проход подачей 5-ти последовательных длинных звуковых сигналов свистком или сиреной, уменьшая в то же время свой ход.

Идущее впереди судно должно отклониться от своего курса влево, как только оно в состоянии это сделать и указать выполнение этого маневра двумя короткими звуковыми сигналами, уменьшив при этом свой ход. Только после этого обгоняющее судно, дав один короткий звуковой сигнал, может увеличить свой ход и обойти обгоняемое судно, оставив его слева от себя.

Если обгоняемое судно не может без опасности для себя или буксируемых им судов уклониться влево, оно должно уклониться вправо, известив об этом догоняющее его судно одним коротким звуковым сигналом; в этом случае обгоняющее судно, подав два коротких звуковых сигнала, уклоняется влево и оставляет обгоняемое судно справа от себя.

Статья 35

Когда сохраняется курс следования судна

Два судна, идущие в одном направлении, из которых одно идет быстрее другого или два судна, идущие в противоположных направлениях, и момент сближения которых приближается, обязаны сохранить своё положение по отношению к берегам, если они считают, что, идя по фарватеру, каждое по той стороне, на которой в данный момент находится, разойдутся одно с другим на достаточном расстоянии, не подвергаясь опасности столкновения.

Статья 36

Обгон при входе в узкость

Когда одиночное судно на малой скорости или судно, буксирующее воз, будет настигнуто у самого входа в узкий проход другим одиночным судном, оно обязано по требованию последнего, дав сиреной или свистком пять последовательных длинных сигналов, ждать обгона до входа в узкость.

Оба судна в этом случае должны руководствоваться указаниями ст. 34 настоящих Основных положений.

Статья 37

Малые суда уступают дорогу

Все малые суда (см. § 5 Приложения) должны уступать дорогу всем остальным судам.

Статья 38

Когда буксирующее судно приравнивается к судам, идущим одиночно

Буксирующие суда, различного рода пловучие средства и плоты приравниваются к паровым судам, идущим одиночно и обязаны, также как и последние, придерживаться правил, изложенных в настоящей главе.

При встрече с другими судами буксирующие суда должны осуществлять буксировку таким образом, чтобы встречные суда имели достаточную возможность беспрепятственного расхождения.

Исключительный случай

Однако, в условиях, когда одиночное судно, следующее вниз по реке и судно, идущее с буксирным возом вверх, будут сближаться на встречных курсах таким образом, что возникнет опасность столкновения, одиночное судно обязано уступить дорогу судну, идущему с буксирным возом, если этим маневром оно не подвергает себя опасности.

Статья 39

Движение паромов

Паромы и другие плавединыцы, пересекающие реку с одного берега на другой, уступают дорогу судам, идущим по реке.

Раздел IV

ПЛАВАНИЕ ПАРУСНЫХ СУДОВ

Статья 40

Расхождение парусных судов

§ 1. Когда два парусных судна сближаются таким образом, что предвидется возможность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому, согласно нижеследующим правилам:

1. Судно, идущее полным ветром, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд.

2. Судно, идущее бейдевинд левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд правым галсом.

3. Если оба судна идут полным ветром, но разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему правым галсом.

4. Если оба судна, идут полным ветром и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, которое находится под ветром.

Судно, идущее на фордевинд, уступает дорогу другому судну.

Расхождение
парусного
судна с паро-
теплоходом

§ 2. Если паротеплоход и парусное судно сближаются такими курсами, что возникает возможность столкновения, то паротеплоход должен уступить дорогу парусному судну.

Глава III ОБ ОГНЯХ И СИГНАЛАХ

Статья 41

Видимые огни

Слово «видимый» в настоящих Основных положениях означает, что огонь видим в тёмную ночь при ясной атмосфере.

Статья 42

Время несения
огней

Правила относительно огней должны соблюдаться от захода до восхода солнца. В течение этого времени судно должно нести только огни, предписанные настоящими Основными положениями.

Запрещается показывать какой-либо другой огонь, который мог бы быть ошибочно принят за один из предписанных огней.

Статья 43

Визуальные
сигналы при
расхождении
судов правыми
бортами

Визуальные сигналы, указанные выше в ст. 30, исполняются с правого борта:

днём — отмашкой с правого борта тёмносиним флагом;

ночью — показыванием фонарём ряда белых проблесков.

Каждый проблеск должен иметь продолжительность около одной секунды с полным затемнением той же продолжительности. Проблески должны быть видимы на расстоянии не менее 1,5 километра и только по направлению к судну, с которым ожидается встреча.

Эти сигналы, дневные и ночные, показанные первый раз, должны продолжаться непрерывно до конца встречи судов.

Статья 44

Огни паротеплохода на ходу

Паротеплоход на ходу должен нести:

а) на фок-мачте или впереди фок-мачты, а если судно не имеет такой мачты, то на передней части судна, на высоте не менее 6 метров над линией, соответствующей

наибольшей допускаемой осадке, яркий белый огонь, который освещал бы непрерывным светом дугу горизонта в 225° , т. е. по $112^{\circ}30'$ с каждого борта, считая от носа; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 4 километров;

б) на правом борту — зелёный огонь, видимый по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$, считая от носа; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров;

с) на левом борту — красный огонь, видимый по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$, считая от носа; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров;

д) на корме — синий огонь, видимый по дуге горизонта в 135° , т. е. по $67^{\circ}30'$ с каждого борта от линии киля прямо назад на каждую сторону судна; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 500 метров.

Эти огни должны быть установлены так, чтобы они давали постоянный свет, видимый со всех точек указанных дуг.

Вышеупомянутые зелёный и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны борта щитами, выдающимися, по меньшей мере, на 0,90 метра вперёд от огня для того, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другой стороны судна через нос.

Кормовой синий огонь должен быть снабжён со стороны судна щитом, с таким расчётом, чтобы он не был виден с носа.

Расстояние по вертикали между бортовыми зелёным и красным огнями и белым огнём должно быть не менее 3 метров.

Статья 45

Несение огней при прохождении мостов

При проходе под постоянными мостами, под тросами паромов, под электрическими проводами или под всяким другим подобным препятствием, находящемся поперёк реки, суда обязаны временно приспускать белый огонь, упоминаемый в ст. 44 п. «а»; этот огонь всё же должен быть поднят на своё положенное место, тотчас же по прохождении упомянутых препятствий.

Паротеплоходы, несущие местную службу и проходящие часто под указанными в предыдущем абзаце препятствиями, имеют право нести свой белый огонь на высоте меньшей чем это указано выше в ст. 44 п. «а», при условии, что этот огонь будет всегда находиться над красным и зелёным бортовыми огнями.

Статья 46

Огни для парусных судов на ходу

§ 1. Парусное судно на ходу должно нести те же огни, какие предписаны в ст. 44 п. п. «b», «с» и «d» для паротеплохода на ходу, за исключением упомянутого в ст. 44 белого огня, которого парусное судно на ходу не должно открывать ни в коем случае.

§ 2. Парусное судно из категории малых должно нести на ходу только огни, предписанные в ст. 44 п. п. «b» и «с». Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем огни зелёный и красный одинаковой силы; каждый из этих огней должен быть видим по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ в сторону соответствующего борта с расстояния не менее одного километра.

Статья 47

Огни для паротеплоходов из категории малых судов

Паротеплоходы из категории малых судов должны нести на ходу:

а) в носовой части судна, на трубе или впереди трубы, на видном месте и на высоте не менее 2 метров над поверхностью воды, яркий белый огонь, как это предписано выше в ст. 44 п. «а»; этот огонь должен быть видим с расстояния же менее 2 километров;

б) бортовые огни, зелёный и красный, как это указано выше в ст. 46, § 2.

Расстояние по вертикали между бортовыми огнями и белым огнём (который должен быть выше) не должно быть меньше одного метра.

Статья 48

Огни для буксирующих судов на ходу

Судно, буксирующее одно или несколько судов лагом, либо в линию кильватера, должно нести, кроме огней, предписанных в ст. 44, второй яркий белый огонь одинаковой силы с огнём, указанным в п. «а» той же статьи, расположенный под этим последним огнём на расстоянии по вертикали от 1 до 2 метров.

Когда среди буксируемых судов находится одно или несколько судов, груженных опасными веществами, указанными в главе VI настоящих Основных положений, буксир должен нести, кроме всех прочих предписанных огней, огонь красного цвета, видимый только с носа и с расстояния в полтора километра.

Этот огонь должен находиться на расстоянии полтора метров, измеренных по ширине судна от зелёного бортового огня и на том же расстоянии в полтора метра, измеренных по высоте судна.

Бортовые огни должны быть установлены таким об-

разом, чтобы они не были закрыты судами, идущими лагом.

Буксир должен, кроме этого, во время буксировки, нести позади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому правят буксируемые им суда, но сила этого огня должна быть уменьшена матовым стеклом и он не должен быть виден впереди траверза буксира.

Статья 49

Отличительные
знаки букси-
рующих судов
днём

Буксирующее судно должно нести днём на топе мачты синий флаг прямоугольной формы.

Статья 50

Синий огонь
при букси-
ровке

В буксируемом возе, когда одно или несколько судов ошвартованы лагом с одного и того же борта буксира, этот буксир и то судно, которое занимает крайнее место в возе, обязаны нести синий огонь, указанный выше в ст. 44 п. «d».

Когда буксируемые суда ошвартованы по обоим бортам буксира, синий огонь несут только те суда, которые занимают крайние места построения.

Когда суда буксируются в кильватер (гуськом) или строем фронтов (пыжами), даже если в то же время буксир ведёт лагом ошвартованные суда, синий огонь несут только суда, замыкающие воз каждой группы.

Если в хвосте воза идёт группа счаленных судов, синий огонь несут только суда, находящиеся на крайних местах построения.

Статья 51

Визуальные
сигналы для
шлюпок и ло-
док на ходу

Шлюпки и лодки на ходу при сближении с каким-либо другим судном должны показывать белый огонь. Этот огонь должен быть видим с расстояния не менее одного километра.

Статья 52

Звуковые сиг-
налы во время
мглы, пурги,
тумана для
судов на ходу

Во время мглы, тумана, ливней и пурги судно на ходу обязано подавать, через промежутки не более двух минут, один длинный звук свистком или сиреной, когда оно идёт одиночно; один длинный и два коротких звука, если оно ведёт на буксире другие суда.

При буксировке только впереди идущий буксир обязан выполнять постановление настоящей статьи.

Запрещается при любых обстоятельствах бить в колокол, когда судно на ходу.

Статья 53

Малое судно, идущее под парусами или вёслами, не обязано подавать сигналов, указанных выше в ст. 52, но оно должно подавать какие-либо другие подобные звуковые сигналы достаточной силы через промежутки, не превышающие одной минуты.

Статья 54

Огни для судов на якоре или ошвартованных Судно, когда оно стоит на якоре или ошвартовано, должно ночью нести на носу на высоте, не превышающей 6 метров над палубой, белый огонь на месте, с которого он может быть лучше виден со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Когда несколько судов стоят ошвартованными лагом у берега или на якоре на реке, только судно, стоящее первым от фарватера, должно нести огонь, предписанный настоящей статьёй.

Статья 55

Звуковые сигналы во время мглы, тумана, пурги для судов на якоре или ошвартованных Во время мглы, тумана, пурги или проливного дождя судно, стоящее вне порта и не освободившее полностью фарватер, обязано как днём, так и ночью подавать сигналы — учащённый звон в колокол или в другой подходящий предмет, через промежутки не более одной минуты, каждый раз в течение, приблизительно, пяти секунд.

Статья 56

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

Статья 57

Сигналы о помощи Для получения помощи внимание привлекается днём вращением вытянутой рукой сигнального флага, куска материи или подобного предмета, а ночью вращением в таком же порядке любого огня; внимание также привлекается любым подходящим визуальным или звуковым сигналом.

Сигналы при
невозможности
управления

Если судно лишено возможности управляться, оно должно, при приближении к нему других судов, указывать об этом непрерывными гудками свистком или сиреной, или всяким другим подходящим сигналом.

Судно, не имея возможности управляться, должно сделать всё, чтобы сойти как можно скорее с фарватера и, если необходимо, обратиться с этой целью за содействием к проходящим мимо судам, подавая им сигналы о помощи.

Все суда, проходящие мимо или находящиеся поблизости, обязательно должны оказать судну, нуждающемуся в помощи, всяческое содействие, если не угрожает опасность судну и пассажирам судна, оказывающего помощь.

Статья 58

Визуальные
сигналы для
судов, стоя-
щих на мели

Судно, оказавшееся на мели, должно на видном месте поднять:

днём — два цветных флага или два предмета круглой формы, расположенных вертикально;

ночью — два красных огня, расположенных вертикально на расстоянии один от другого от 1,80 до 2 метров.

Шары или круглые предметы, употребляемые для этой цели, должны быть диаметром не менее 0,60 метра.

Огни должны быть видимы по всему горизонту с расстояния не менее одного километра.

Эти же правила относятся к затонувшим судам, часть корпуса которых осталась под водой.

Когда капитан или шкипер судна полагает, что проход по реке возле его судна может производиться беспрепятственно, он обязан дополнительно поднять, со стороны свободного прохода, днём белый флаг или кусок светлой материи, а ночью огни судов, стоящих на якоре, предписанные выше ст. 54.

Статья 59

Визуальные
сигналы для
малых судов,
стоящих на
мели

Малые суда, оказавшиеся на мели, должны, при приближении к ним других судов, известить приближающиеся суда о своём положении прерывистыми свистками или любым другим подходящим сигналом, поданным имеющимися на малом судне средствами.

Если плавание других судов может продолжаться мимо сидящего на мели судна, то последнее выставляет в сторону свободного прохода — днём белый флаг или кусок ткани светлого цвета, а ночью показывает белый якорный огонь, предписанный выше ст. 54.

Статья 60

Меры по ограждению затонувшего или стоящего на мели судна

§ 1. Если судно стоит на мели или затонуло в положении, затрудняющем судоходство и в таком месте реки, где из-за очертания местности или по любой другой причине суда, идущие вниз, не могут во время увидеть подаваемые им сигналы, капитан или шкипер затонувшего или стоящего на мели судна должен, при первой возможности, выставить на берегу или на реке, на достаточном расстоянии выше места бедствия, временный оповещательный пост.

§ 2. Когда судно затонуло на фарватере и находится полностью под водой, капитан или шкипер должны также временно обозначить его положение, поставив на якоре над затонувшим судном какой-либо плавающий предмет любой формы, на котором ночью должен устанавливаться зелёный или красный огонь, в зависимости от того, стоит ли затонувшее судно ближе к правому или к левому берегу.

§ 3. Пост оповещения и опознавательный поплавок, указанные выше, могут быть сняты со своих мест, как только проход будет обвехован или когда компетентные власти будут иметь возможность принять другие меры для обеспечения безопасного плавания в этом районе.

§ 4. В свою очередь компетентные власти государства, на участке которого произошло затопление судна, должны принять все меры к быстрейшему ограждению места затопления судна.

Статья 61

Визуальные сигналы для плотов, идущих на буксире

Судно, буксирующее плот, несёт огни, предписанные для буксирующих судов, в соответствии со ст. 48 настоящих Основных положений.

На плоту, идущем за буксиром, должны показывать ночью вспышку огня при приближении к нему догоняющего его судна.

Статья 62

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на якоре или ошвартованных

Плоты, стоящие на швартовах или на якоре, должны от захода до восхода солнца нести на каждой своей оконечности, находящейся на стороне фарватера, белый огонь, установленный достаточно высоко, но не выше 6 метров над поверхностью воды, видимый со всех точек горизонта и с расстояния не менее одного километра.

Статья 63

Визуальные
сигналы для
плотов, стоя-
щих на мели

Плот, оказавшийся на мели, обязан нести :
днём — с восхода солнца — два шара или сферических предмета, расположенных вертикально, на расстоянии друг от друга в 1,5—2 метрах ;
ночью — два красных огня, расположенных вертикально, на расстоянии друг от друга в 1,5—2 метрах.
Огни должны быть видимы со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Статья 64

Сигналы на
пловучих сна-
рядах

§ 1. На пловучих снарядах, во время их работы, поднимаются на мачте или другом видном месте сигналы :
днём — чёрный шар диаметром 0,60 метра ;

ночью — зелёный или красный огонь, в зависимости от того , по какой стороне фарватера имеется свободный проход. Видимость огня должна быть не менее 2 километров.

§ 2. При приближении к пловучему снаряду судно подаёт предупредительный звуковой сигнал одним продолжительным свистком или звуком sireны.

Если проход мимо стоящего на фарватере пловучего снаряда свободен, то по получении предупредительного сигнала от подходящего судна, со снаряда должны дать продолжительный звуковой сигнал и, кроме того, сделать отмашку со стороны свободного прохода :

днём — чёрным флагом ;

ночью — показыванием зелёного или красного дополнительного огня, в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход.

Кроме этого, на крайних якорях плавснаряда должны быть выставлены сигналы, в соответствии с правилами ограждения фарватера, принятыми на данном участке Дуная.

§ 3. В случае невозможности прохода на снаряде поднимаются на мачте или другом видном месте сигналы :

днём — три чёрных шара, диаметром 0,60 метра каждый, расположенных вертикально на расстоянии один от другого до 2 метров ;

ночью — три красных огня, расположенных вертикально на том же месте, видимостью до 2 километров со всех точек горизонта.

Статья 65

Звуковые сигналы при съеме с якоря и при постановке на якорь

§ 1. Когда судно предполагает стать на якорь, оно должно указать маневр двумя длинными и одним коротким свистка или сирены, подаваемыми последовательно один за другим.

§ 2. Когда судно предполагает сняться с якоря, оно должно указать маневр двумя длинными и одним коротким звуками, подаваемыми последовательно один за другим.

Статья 66

Звуковые сигналы при управлении караваном

Для судна, которое буксирует другое судно или несколько судов, устанавливаются следующие звуковые сигналы внутри караванной связи, подаваемые свистком или сиреной, последовательно один за другим при развороте судов :

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

один длинный — два коротких — один длинный — положить руль на левый борт ;

один длинный и три коротких — держать руль прямо.

Глава IV

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

Статья 67

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

§ 1. Суда при постановке на якорь или при ошвартовке в любом месте, у любого берега, должны быть поставлены (ошвартованы) так, чтобы постановка (ошвартовка) не мешала свободному судоходству по реке и не наносила бы ущерба путевой обстановке, портовым, гидротехническим и другим сооружениям. С этой целью капитаны, шкиперы судов, а также все другие лица, имеющие отношение к указанным судам, должны принять все зависящие и возможные, в данной обстановке, меры предосторожности.

§ 2. Суда при постановке на якорь на глубине, превышающей 3 метров, должны обозначить место, где положен якорь, буйком с красным флажком.

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

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

днём — пловучим сигналом любой формы и цвета ;

ночью — огнём соответствующего цвета, в зависимости от того, остаётся ли фарватер свободным между возникшим препятствием и правым берегом или между препятствием и левым берегом.

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

Глава V О ПЛОТАХ

Статья 68

Особые постановления для лотов

Все правила плавания плотов на буксире и идущих самосплавом, порядок их формирования, их размеры и вооружение тросами, якорями и другим такелажем, устанавливаются компетентными властями, с учётом настоящих Основных положений, а также принимая во внимание следующее :

§ 1. На плотах должны быть указаны фамилия и место жительства владельца или отправителя, которые наносятся на щите достаточных размеров, поднятом таким образом, чтобы то, что написано, могло быть прочитано с обеих сторон.

§ 2. Плоты должны быть составлены из прочно сплоченных между собой частей, а операции по сплотке или расформированию плотов, производимые на реке, не должны мешать и являться препятствием для судоходства.

§ 3. Сплотка плотов должна отвечать требованиям буксировки.

Статья 69

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

Запрещается плотам оставлять волочиться якорь или

цепь в местах, где под водой проложены кабели или трубы.

В районах, где будет применён самосплав плотов, должны быть приняты меры, гарантирующие безопасность судоходства.

Глава VI

О ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

Статья 70

Опасные вещества

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

Статья 71

Сигналы при перевозке опасных веществ

§ 1. Судно, перевозящее опасные вещества, определённые выше в ст. 70, при стоянке на реке, обязано нести днём на носу треугольный красный флаг.

Судно с механическими двигателями при перевозке опасных веществ, при плавании ночью, обязано нести, кроме белого огня, предписанного ст. 44 настоящих Основных положений для самоходных судов на ходу, ещё и красный огонь, предписанный выше в ст. 48.

Когда судно, упомянутое выше в ст. 70, ведёт другие суда на буксире, оно должно нести огни, предписанные выше в ст. 48 для судов, буксирующих суда, гружённые опасными веществами.

Отличительная окраска судов, перевозящих нефтеналивные грузы

§ 2. Суда, занятые перевозкой нефтеналивных грузов, должны иметь полосу светлосинего цвета, шириной в 0,15 метра по всему корпусу, выше грузовой ватерлинии, а суда, перевозящие нефтеналивные грузы лёгких фракций, с температурой вспышки ниже 28°C, кроме того, должны быть окрашены в серый (шаровый) цвет.

Статья 72

Место в буксирном возе судов, перевозящих опасные вещества

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

Статья 73

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

Любое судно, перевозящее опасные вещества, должно, во время стоянки на якоре или швартовах, нести ночью красный огонь, установленный над белым ярким огнём, предписанным выше в ст. 54, на расстоянии от последнего в 1,5—2 метрах и видимый, как и якорный огонь, со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Статья 74

Неделазированные суда, представляющие ещё опасность после перевозки опасных веществ, в результате скопления в них газа тех веществ, которые они перевозили, должны соблюдать предписания ст. ст. 70, 71, 72 и 73 настоящих Основных положений.

Статья 75

Особые случаи

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

Разрешается производить на реке операции по перегрузке опасных веществ лишь при соблюдении условий и правил, установленных компетентными властями и под их контролем.

Глава VII

ОБ АВАРИЯХ

Статья 76

Меры, применяемые при авариях

§ 1. Если судну грозит опасность затопления, капитан или шкипер этого судна, или судна, которое его буксирует, должен принять все меры к тому, чтобы освободить фарватер реки и отвести аварийное судно к одному из берегов.

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

§ 3. Все суда, находящиеся поблизости от судна, подающего сигналы о помощи, должны немедленно оказать последнему всяческое содействие, если не угрожает опасность судну и пассажирам судна, оказывающего помощь.

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

Статья 77

Об аварии, связанной с судоходством, капитан или шкипер должен известить ближайшие власти речного надзора, пользуясь всеми возможными средствами связи.

Аварийному судну компетентными властями должна быть предоставлена возможность захода и пребывания в ближайшем порту — убежище.

В случае посадки на мель одного из буксируемых судов, капитан буксирующего судна должен принять все меры к снятию судна с мели.

При невозможности снять судно с мели капитан буксирующего судна действует по обстоятельствам, принимая одновременно меры в соответствии со ст. 58 настоящих Основных положений.

Статья 78

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

В случае, если упомянутые выше лица не могут или не пожелают выполнить указанных работ или если они не будут разысканы, компетентные власти производят своими средствами очистку русла реки, в возможно короткий срок, за счёт владельца судна.

Глава VIII

О ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЕ

Статья 79

О лоцманской службе

§ 1. Лоцманская служба на Дунае организуется: — на участке от устья Сулинского канала до Браилова, включительно, специальной речной Администрацией низовьев Дуная;

— на участке Железных Ворот специальной речной Администрацией Железных Ворот;

— на всех остальных участках, в случае необходимости, пароходствами придунайских государств, самостоятельно.

§ 2. Для обеспечения судов лоцманской проводкой на участке специальных речных Администраций, указанных выше, последние создают лоцманские корпуса, определяют порядок их комплектования, устанавливаемый особым соглашением между странами-участницами этих Администраций.

§ 3. Для обеспечения вышеуказанных судов лоцманской проводкой пароходства придунайских государств могут иметь свои лоцманские группы, порядок комплектования которых устанавливается самими пароходствами.

В этом случае для того, чтобы иметь право осуществить проводку судов на участках этих специальных речных Администраций, лоцман пароходства обязан иметь удостоверение, выданное Администрацией данного участка.

§ 4. Во всех случаях лоцманские группы могут комплектоваться только из граждан придунайских государств, а лоцманские корпуса для Администраций — только из граждан придунайских государств-участников соответствующих Администраций.

§ 5. Плавание судов на участках специальных речных Администраций Нижнего Дуная и Железных Ворот без лоцманской проводки запрещается.

§ 6. Весь лоцманский состав этих Администраций обязан сдать экзамены в органах соответствующей Администрации. Лоцманский состав пароходств сдаёт экзамены в компетентных органах государства, где находится пароходство или агентство этого пароходства.

После сдачи экзаменов лоцманам выдаются специальные удостоверения на право несения лоцманской службы.

Глава IX

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 80

Изменение
настоящих
Основных по-
ложений

Настоящие Основные положения могут быть изменены или дополнены в любой момент, по решению Дунайской Комиссии.

Статья 81

Разрешение споров

Разрешение споров по истолкованию статей Основных положений о плавании по Дунаю, изложенных выше, в случае возникновения споров, будет производиться в порядке, предусмотренном ст. 45 Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

Статья 82

Настоящие Основные положения о плавании по Дунаю установлены Дунайской Комиссией 2 июня 1951 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Основным положениям о плавании по Дунаю

ПРИМЕНЯЕМЫЕ ТЕРМИНЫ

1. Настоящее Приложение вступит в силу одновременно с Основными положениями о плавании по Дунаю.

2. Наименования и термины, употребляемые в настоящих Основных положениях, необходимо понимать в следующем смысле:

§ 1. Судно

К этому термину относятся морские, озёрные и речные суда более десяти (10) тонн водоизмещения, *) имеющие двигателем машину или паруса, или несамоходные.

§ 2. Самоходное судно

Выражение «самоходное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством машин.

§ 3. Парусное судно

Выражение «парусное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством парусов.

Примечание к § 3.

Судно, находящееся под парусами, а не под парами, считается парусным судном и каждое судно под парами, будет ли оно нести парус или нет, считается паровым судном.

§ 4. Судно «на ходу»

Судно признаётся «на ходу», когда оно не на якоре, не ошвартовано у берега или не стоит на мели.

*) Водоизмещение нечислится по приближенной формуле:

$\frac{3}{4}$ от умножения длины, ширины и средней осадки судна, сидящего в воде по максимальную грузовую ватерлинию. Длина измеряется по палубе от задней кромки форштевня до передней кромки ахтерштевня; ширина измеряется от наружной кромки обшивки борта до наружной кромки обшивки другого борта, в средней наиболее широкой части судна, т. е. по миделю, без учёта толщины привальных брусьев.

§ 5. Малые суда

Суда менее десяти (10) тонн водоизмещения, имеющие двигателем машину, паруса, вёсла, считаются малыми судами.

§ 6. Пловучие сооружения

Всякого рода купальни, доки, пловучие ангары, мосты, плавпристани и т. п. считаются пловучими сооружениями.

§ 7. Пловучие снаряды

Всякого рода дноуглубительные снаряды, элеваторы, плавкраны, копры, насосные станции и т. п. называются пловучими снарядами.

§ 8. Плоты

Возы лесоматериалов из жёстко или свободно сплоченных брёвен называются плотами.

§ 9. Буксирные возы (караваны)

Группа судов, буксиров и других плавединиц, составленная из нескольких судов для буксировки, которая ведётся лагом или на буксирном тросе в кильватер (гуськом) или в линию фронта (пыжами), называется буксирным возом или караваном.

§ 10. Капитан — судоводитель, осуществляющий командование судном (§ 1).

Шкипер — судоводитель, осуществляющий командование несамостоятельным судном (сухогрузные и нефтеналивные баржи и пр.).

Водитель плота — лицо, ведущее плот.

§ 11. Осадка судна

Осадка судна — величина непостоянная; она изменяется в зависимости от степени загрузки судна.

В эксплуатационной практике различаются осадки: *строительная*, т. е. наибольшая допустимая осадка, определённая при постройке данного судна; *регистрационная осадка* это также наибольшая допустимая осадка, но определённая Регистром, с учётом износа судна, и отличающаяся от строительной осадки; *эксплуатационная* (иначе — грузовая), т. е. та осадка, по которую действительно загружено судно.

При буксировке под осадкой воза понимается осадка наиболее глубоководящего судна в составе воза.

§ 12. Порт отправления

Под портом отправления судна понимается порт, в котором производится погрузка или посадка пассажиров.

Примечание 1. Все постановления, изложенные в настоящих Основных положениях, касающиеся судов вообще, относятся также и к малым судам, за исключением специальных постановлений.

Примечание 2. При применении настоящих Основных положений, пловучие сооружения и плавснаряды, при передвижении по реке, приравниваются по своему водоизмещению соответственно к судам или малым судам.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

о Правилах речного надзора на Дунае

(Принято по предложению венгерской делегации на пятом заседании 3 июня 1951 г.)

1. Поручить Рабочей группе до окончания работы IV сессии Комиссии рассмотреть и запротоколировать замечания делегаций к Правилам речного надзора.

2. Поручить Секретариату Дунайской Комиссии изучить поступившие и могущие поступить замечания к проекту Правил речного надзора и окончательно подготовить проект для рассмотрения его на V сессии Дунайской Комиссии.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ЧЕТВЁРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

об особых сборах на Дунае

(Принято по предложению болгарской делегации на шестом заседании
3 июня 1951 г.)

Обсудив доклад Секретариата Дунайской Комиссии по вопросу об особых сборах на Дунае и руководствуясь положениями Главы IV Конвенции о режиме судоходства на Дунае, четвёртая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Рекомендовать придунайским государствам — участникам специальных речных Администраций, при заключении соглашений, согласно ст. ст. 20 и 21 Конвенции и Приложения II к Конвенции:

а) предусмотреть взимание особых сборов с судов в валюте государств-участников данной Администрации;

б) предусмотреть возможность приёма особых сборов с судов и в любой другой валюте, по соглашению с государственными банками стран-участниц Администраций;

в) привести правила исчисления сборов с судов в соответствие со ст. 38 Конвенции, по грузовместимости

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ЧЕТВЁРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ об утверждении назначения Помощников Секретаря Дунайской Комиссии

(Принято по предложению чехословацкой делегации на шестом заседа-
нии 3 июня 1951 г.)

Четвёртая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Помощником Секретаря Дунайской Комиссии по Се-
кретариату г-на МАРТИНА РУСУ;
2. Утвердить Помощником Секретаря Дунайской Комиссии по Ра-
бочему аппарату г-на ЭРВИНА ЧАК.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ЧЕТВЁРТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

об ориентировочной повестке дня V сессии

(Принято по предложению румынской делегации на шестом заседании
3 июня 1951 г.)

Четвёртая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

I. Созвать V сессию Дунайской Комиссии в г. Галац 10 декабря 1951 года.

II. Включить в ориентировочную повестку дня V сессии следующие вопросы:

1. Отчёт Секретариата о своей работе в 1951 году и план работы Комиссии на 1952 год;
2. Проект унификации правил речного надзора на Дунае;
3. Об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае;
4. О таможенном и санитарном надзоре на Дунае (в рамках Конвенции 1948 года);
5. Об исполнении сметы расходов в 1951 году и о бюджете Комиссии на 1952 год.

III.

**ПРОЕКТЫ, ПОПРАВКИ
И РЕДАКЦИОННЫЕ УТОЧНЕНИЯ**

ПРОЕКТ
ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

(Вносится Секретариатом Дунайской Комиссии)

Подлинный текст указанного проекта хранится в архивах
Дунайской Комиссии

Роздан делегатам
21 мая 1951 г.

ПРОЕКТ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

Документ ДК/СЕС 4/21 является проектом Основных положений о плавании по Дунаю, представленным на рассмотрение IV сессии Дунайской Комиссии, после обсуждения его в Рабочей группе ДК, в период с 21. V — по 24.V—1951 г.

Указанный документ роздан делегациям 24.V—1951 г.

Подлинный текст указанного проекта хранится в архивах Дунайской Комиссии за № ДК/СЕС 4/21.

ПОПРАВКИ

чехословацкой делегации к проекту Основных положений о плавании по Дунаю, предложенному Секретариатом Дунайской Комиссии

- Ст. 6, § 3: После слов «соответствующими компетентными властями» добавить слова «государства, флаг которого несёт судно».
- Ст. 7: После слов «компетентные власти» добавить слова «(соответствующей Администрации или капитан последнего порта отправления)».
- Ст. 12: Добавить в виде последнего абзаца следующую фразу: «ПРИМЕЧАНИЕ: Для спортивных катеров и лодок достаточно удостоверения на годность к плаванию.»
- Ст. 22, § 2: Слово «квадратный» заменить словом «четырёхугольный».
- Ст. 64: Во всей статье заменить слово «дноуглубительный» словом «пловучий».
В параграфах 1 и 2 добавить после слов «зелёный или красный огонь» слова «(видимый со всех точек горизонта)».
- Ст. 67, § 2: После слов «буйком с красным флажком» добавить слова «если этого требуют условия безопасности плавания».
- Ст. 81, § 1: После слов «Геню-Райка» добавить слова «в случае надобности по решению».
В той же фразе заменить слово «Администрацией» словом «Администрации».
- Ст. 81, § 5: После слов «на участках» вставить вместо слов «специальных речных Администраций» слова «Сулинского канала и Железных Ворот».

ПОПРАВКИ

болгарской делегации к проекту Основных положений о плавании по Дунаю, предложенному Секретариатом Дунайской Комиссии

- Ст. 12, § 1: После п. 10 вставить :
«п. 11. Инвентарную книгу».
«п. 12. Санитарный журнал».
- Ст. 26: Во второй строке, после слов «терпящему бедствие судну», вставить слова «а также и пассажирские суда».
- Ст. 57 и
Ст. 76, § 3: Дополнить последний абзац ст. 57, а также § 3 ст. 76 следующими словами :
«если не угрожает опасность судну и пассажирам судна, оказывающего помощь».
- Ст. 58: В конце абзаца 2 добавить слова
«расположенных вертикально».

ПОПРАВКИ

венгерской делегации к проекту Основных положений о плавании по Дунаю, предложенному Секретариатом Дунайской Комиссии

- Ст. 19, § 2: В абзаце 2 слово «круглым» заменить словом «четырёхугольным».
- Ст. 19, § 3: Абзац 4 заменить следующим текстом :
«в тех местах, где паромной переправой пользуются и ночью, в ночное время щит освещается белым ярким огнём».
- Ст. 71, § 2: Этот параграф заменить следующим текстом :
«Суда, занятые перевозкой нефтеналивных грузов, должны иметь полосу светлосинего цвета, шириной в 15 см. по всему корпусу, выше грузовой ватерлинии, а суда, перевозящие нефтеналивные грузы лёгких фракций с температурой вспышки ниже 28°C кроме того должны быть окрашены в серый (шаровый) цвет.»
- Приложение,
§ 5: Исключить слова «и всякого рода лодки».

ПОПРАВКА

румынской делегации к проекту Основных положений о плавании по Дунаю; предложенному Секретариатом Дунайской Комиссии

Ст. 4: Изменить сноску на полях: «О зимнем отстое судов»
следующей фразой:
«Убежище и зимний отстой судов».

ПОПРАВКИ

делегации ФНР Югославии к проекту Основных положений о плавании по Дунаю, представленному Секретариатом Дунайской Комиссии

Поправка к преамбуле

Во втором абзаце заменить слова «участке Геню-Райка» следующими словами «участке, предусмотренном Приложением II к Конвенции о режиме судоходства на Дунае от 1948 г.»

Поправка к ст. 1

Дополнить ст. 1 проекта следующим текстом :

« без нарушения распоряжений, издаваемых прибрежными государствами, имеющими собственные регламенты о применении и надзоре портов и берега.»

Поправка к ст. 2

В ст. 2 заменить выражение «руководствуются....» выражением «обязаны строго соотносываться с....»

Поправка к ст. 4

Слово «пункте» заменить словами «зимнем порте». Далее, в конце статьи опустить слова «или другие причины».

Поправка к ст. 5

Опустить вышеуказанную статью, как лишнюю.

Поправка к ст. 6

В первом абзаце после слова «штатом» добавить «определёнными компетентными властями страны, флаг которой несёт судно».

Поправка к ст. 7

Опустить вышеуказанную статью, как лишнюю.

Поправка к ст. 8

Заменить текст второго абзаца следующим текстом.

«Технический контроль судов осуществляется компетентными властями государства, которому принадлежит судно.

Содержание отправляющихся в плавание судов в исправном состоянии возлагается на капитана, шкипера, водителя судна, а также на остальной состав.»

Поправка к ст. 9

Изменить редакцию следующим образом:

«Навигационная путевая обстановка судоходного пути для дневного и ночного плавания осуществляется компетентными властями каждого прибрежного государства на его соответствующем участке Дуная, за исключением участков специальных речных Администраций.

Количество береговых и пловучих знаков и их расстановка должны соответствовать требованиям безопасного и беспрепятственного плавания.

Все труднопроходимые места, где видимость судов не является достаточной вследствие естественных препятствий, а именно крутых поворотов, регламентируются сигналами постов предупреждения.»

Поправка к ст. 10

В первом абзаце опустить слова «на корме судна».

Поправка, которая должна стать статьёй 9-а проекта Основных положений о плавании по Дунаю.

Ст. 9-а

1. «Компетентные власти придунайских стран должны извещать судоводителей об изменениях, происшедших в навигационной путевой обстановке, издавая также с этой целью «Извещения для судоводителей».

2. «Капитаны или шкиперы судов обязаны уведомлять в наиболее короткий срок агентов компетентных властей о всех замечаниях, которые они могли сделать в отношении перемещения бакенов или сигналов, а также о всяком другом замечании, касающемся судоходства и, главным образом, о всякой посадке на мель или крушении судна.

Они непременно должны уведомить наиболее близкие местные власти, о всякой посадке на мель (или крушении судна, которые могут вызвать закупорку судоходного фарватера) или опасность для человеческих жизней.»

3. «Ничто из того, что предписано в настоящем Регламенте, не освобождает капитана или его команду от последствий какой-либо оплошности, касающейся несения регламентирующих огней, исполнения сигналов, вахтенной службы и любой предосторожности, требуемой обычным опытом речного судоводителя и особыми условиями, в которых находится судно.»

Поправка, которая должна стать статьёй 9-б проекта Основных положений о плавании по Дунаю.

Ст. 9-б

«Установка на судоходном фарватере заграждений или сетей для ловли рыбы воспрещается.»

Поправка к ст. 11

Редакция этой статьи должна быть следующей :

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

Поправка к ст. 12

После пункта 3, § 1 включить слова «санитарное свидетельство».

Редакция пункта 4, § 1 должна быть следующей : (касается только французского перевода).

Пункт 10, § 1 должен быть изложен следующим образом :

«Пассажирское свидетельство, удостоверяющее максимальное количество пассажиров, если судно совершает перевозку пассажиров.»

В пункте 1, § 2 заменить слово «билет» словом «разрешение» (касается только французского перевода).

Пункт 2, § 2 должен быть изложен следующим образом : (касается только французского перевода).

Пункт 3, § 2 должен быть изложен следующим образом :

«Пассажирское свидетельство, удостоверяющее максимальное количество пассажиров, если судно совершает перевозку пассажиров.»

Поправка к ст. 14

Заменить второй абзац проекта следующим текстом :

«Контроль за соблюдением норм грузоподъёмности и пассажироместимости возлагается на соответствующие компетентные власти.»

Поправка к ст. 15

Сохранить редакцию первоначального текста проекта Основных положений, как более точную.

Поправка к ст. 17

Включить новый абзац в следующей редакции :

«В целях ознакомления с условиями судоходности на различных местах реки капитаны, шкиперы и водители судна кроме обязанности изучения «Извещений для судоводителей» обязаны следить за непостоянными условиями судоходности реки ввиду того, что данные «Извещений для судоводителей» доставляются властями стран, по участкам которых проходят суда, только в виде указаний.»

В качестве третьего абзаца включить второй абзац первоначального текста проекта Основных положений о плавании по Дунаю, добавив в конце вышеуказанного абзаца следующие слова : «во избежание опасности посадки на мель».

Поправка к ст. 19

В § 3 заменить слово «ночью» словами «если паром работает также ночью».

Поправка к ст. 20

Редакция § 1 должна быть следующей :

«Мощность выделяемых буксирующих судов должна быть достаточной для безопасного выполнения всех нужных маневров.»

Поправка к ст. 23

Сохранить редакцию первоначального текста проекта Основных положений, как более точную.

Поправка к ст. 24

Редакция пункта б) должна быть следующей : (касается только французского перевода).

После пункта е) включить следующий новый пункт :

«если груз размещён таким образом, что он мешает свободной видимости рулевых».

После пункта з) включить следующий новый пункт :

«если якорные битенги находятся в неисправном состоянии».

Последний абзац должен быть опущен, как лишний.

Поправка к ст. 26

Опустить эту статью, как ненужную.

Поправка к ст. 30

Редакция этой статьи должна быть следующей :

«В случае, когда одно из судов, спускающихся или поднимающихся по реке, не в состоянии придерживаться общего правила, установленного в ст. 28 настоящих Положений без того, чтобы не подвергнуть себя или буксируемых им единиц неизбежной опасности, оно должно во время предупредить об этом судно, которое сближается с ним, двумя последовательными короткими сигналами, производя одновременно визуальные сигналы, указанные в ст. 43 настоящих Положений, указывая этим, что оно уклоняется влево.

Поднимающиеся по реке судно, ведущее буксирный воз по правой стороне фарватера, имеет право продолжать свой путь с этой стороны фарватера при сближении с идущим вниз паровым судном, плавающим одиночно. если оно извещает это последнее судно сигналами, указанными в вышеприведённом абзаце.

Судно, предупреждённое этими двумя короткими звуками о том, что паровое судно, идущее ему навстречу, отклоняется от общего правила расхождения, обязано повторить этот сигнал, делая в то же время соответствующий маневр.

В случае, если всё же это последнее судно не может выполнить нужного маневра не подвергая себя или буксируемых им судов опасности, оно обязано уведомить о невозможности для себя уклониться влево более пятью короткими сигналами свистком или сиреной. Тогда оба судна,

во избежание всякой опасности, должны принять меры и выполнить маневры, требуемые данными обстоятельствами.

Во всех случаях каждое судно обязано, если это необходимо, во время уменьшить ход.

Эти же звуковые сигналы и маневры должны быть выполнены обоими встречающимися судами когда, применяя положения ст. 31, поднимающееся по реке судно уклонится влево, предвидя необходимость идущего вниз судна или когда в этом случае, идущее вниз судно не может также уклониться влево.»

Поправка к ст. 31

Редакция этой статьи должна быть изложена следующим образом :

«На участках реки, где направление судоходного фарватера, по отношению к берегам, часто меняется, через относительно короткие промежутки, а также на участках реки, где местные условия требуют также особых мер предосторожности для обеспечения маневров спускающихся вниз по реке судов или плотов без риска аварии, поднимающиеся паровые суда должны регулировать свой ход таким образом, чтобы расхождение с идущими вниз судами или плотами имело место на соответствующем участке реки.

Они обязаны с этой целью своевременно направляться, если это необходимо, в сторону фарватера, где их присутствие в момент расхождения меньше всего будет мешать или угрожать идущим вниз судам или плотам.

Положения настоящей статьи тем не менее совершенно не должны ущемлять предписаний ст. ст. 28 и 30, регулирующих применение необходимых сигналов и маневров в случае опасного сближения.»

Поправка к ст. 33

Редакция статьи должна быть изложена следующим образом :

«Никакое судно, будь оно на ходу или готовясь к отплытию, не должно пересекать путь другому судну или плоту, чтобы не мешать его следованию.

Суда должны избегать вообще пересечения реки, избегать друг друга на течении или спускаться вниз по течению, перегоняя другие спускающиеся или поднимающиеся по реке суда, кроме случая, когда они немогут поступить иным образом.

Они должны соблюдать это же предписание в отношении плотов, спускающихся по реке.»

Поправка к ст. 38

Редакция этой статьи должна быть изложена следующим образом :

«Буксиры, имеющие на буксире другие суда, пловучие снаряды или сооружения, плоты или возы леса, приравняются к паровым судам, идущим одиночно, и обязаны, как и последние, придерживаться всех предписаний настоящей главы.

Единицы, буксируемые пыжами, должны тем не менее, в случае встречи с другими судами, приближаться друг к другу таким образом, чтобы встречные суда имели достаточно места для прохода при расхождении.»

Поправка к ст. 43

Добавить к концу второго абзаца слова :

«за исключением случаев, предусмотренных с 1 по 6 абзацы ст. 30».

Поправки к ст. ст. 68 и 69

Статья 68

К первому абзацу : после слова «на буксире» добавить «или плавающих самосплавом».

Ко второму абзацу : заменить этот абзац проекта следующим текстом :

«2. На плотях должны быть указаны имя и местожительство владельца или отправителя, нанесённые на таблицу достаточно поднятую, с тем, чтобы написанное могло быть прочитано с двух сторон.»

К третьему абзацу : заменить этот абзац проекта следующим текстом :

« Плоты должны быть составлены из частей прочно сплоченных между собой и операции сплотки или расформирования, имеющие место на реке, не должны мешать или препятствовать судоходству.»

Статья 69

Опустить предложенный проектом текст и заменить его следующими положениями :

«1. Во время плавания или стоянки плотов, его водитель должен следить за тем, чтобы не препятствовать и не наносить ущерба судам, плавающим или стоящим на реке. Он также должен строго соотноситься с сообщениями компетентных властей в «Извещениях для судоводителей» по поводу прохождения мест, где производятся гидравлические работы и др., а также убедиться в том, что осадка его плота соответствует условиям глубины на перекатах, через которые он должен пройти, с тем, чтобы избежать посадки на мель.»

«2. Спуск плотов параллельно или лагом запрещается и водитель плота должен стараться держать свой плот по мере возможности вне пути следования судов и запретить плоту становиться поперёк течения. Когда несколько плотов спускаются на близком расстоянии, они должны по возможности следовать по одной линии.»

«3. Запрещается плотам оставлять волочиться якорь или цепь в местах, где под водой находятся кабели или трубы.»

«4. При прохождении портов, плоты должны придерживаться соответствующих предписаний компетентных властей.»

Статья 69.а

«В течение ночи, а также во время мглы, тумана, ливней и пурги плавание плотов самосплавом запрещается.»

Статья 69-б

«1. Запрещается плотам бросать якорь там, где они смогли бы создать препятствие или опасность для судоходства, а также в местах, где находятся под водой кабели или трубы. Для стоянки или швартовки они должны располагаться, как можно ближе к одному из берегов.»

«2. Плот, стоящий на якоре или ошвартованный, должен нести, от захода до восхода солнца, белый огонь на каждом углу, обращённом в сторону фарватера, расположенный на высоте не более 6 м. и видимый со всех точек горизонта.

Если два или несколько плотов ошвартованы у берега лагом, лишь находящийся ближе всех к фарватеру плот должен нести огонь, предписанный в предыдущем абзаце.»

«3. Во время неблагоприятных метеорологических условий, указанных в ст. 69-а — за исключением ночного времени — плоты должны при приближении судов подавать сигнал о своём присутствии колоколом или окликом.»

Статья 69.в

Посадка плотов на мель

«В случае посадки на мель, водитель обязан стараться снять свой плот с мели и может его покинуть лишь после того, как он убедится, что имеющиеся в его распоряжении средства недостаточны, чтобы снять плот с мели. В этом случае он должен обеспечить обозначение стоящего на мели плота сигналами, предписанными в ст. 58 настоящих Правил.»

Статья 69-г

Снятие плотов с мели

«1. Если плот, стоящий на мели, представляет препятствие для судоходства, водитель и владелец этого плота, а также заинтересованные или имеющие права лица, должны немедленно воспользоваться всеми средствами, которыми они располагают для того, чтобы в кратчайший срок устранить препятствие. Кроме того, водитель должен немедленно известить ближайший орган компетентных властей».

«2. Если заинтересованные лица не исполняют своих обязанностей по очистке фарватера в срок, указанный им компетентными властями или если они отказываются от выполнения очистки, или если их нельзя поймать, необходимые меры будут приняты упомянутыми властями, сохранившими за собой право на возмещение их расходов. Власти могут приступить, в случае крайней необхо-

димости, к частичному или полному снятию стоящего на мели плота.»

(См. положения старого Регламента, Раздел III, ст. ст. 102—124).

Поправка к ст. 52

В первом абзаце вместо слов «или два долгих звука» вставить слова «один продолжительный звук, после которого немедленно следуют два коротких звука.»

Поправка к ст. 55

В качестве второго абзаца включить следующее:

«Капитаны, шкиперы или водители других категорий судов, находящиеся в тех же условиях, обязаны сигнализировать своё присутствие, при приближении других судов, звоном колокола или окликом.»

Поправка к ст. 54

После слов «на носу» добавить: «...на высоте, не превышающей 6 м. над палубой».

Поправка к ст. 57

Заменить фразу «..... обязаны оказать всяческое содействие» следующим текстом: «..... обязаны в целях освобождения судоходного фарватера оказать ему свою помощь в полной мере возможности».

Поправка к ст. 58

В качестве последнего нового абзаца включить последний абзац ст. 56 первоначального текста проекта Основных положений.

Поправка к ст. 59

Новая редакция статьи должна быть следующей:

«Малые суда, оказавшиеся на мели, должны при приближении других судов и прежде чем последние приблизятся на малое расстояние, известить эти суда о своём положении. Это извещение производится прерывистыми звуками свистка или любым другим подходящим сигналом, поданным имеющимися средствами.»

Если судоходство может продолжаться справа от этих судов, они должны выставлять в сторону прохода днём белый флаг или кусок материи светлого цвета, а ночью огонь якорной стоянки, предписанный в ст. 54 настоящих Положений.

Примечание Секретариата ДК:

При уточнении перевода было обнаружено, что вместо слова «справа» следует читать «в стороне» (см. второй абзац ст. 59).

Поправка к ст. 60

Редакция § 4 должна быть заменена следующей :

«В свою очередь компетентные власти государства, на участке которого произошло затопление судна, должны принять все меры к быстрейшему ограждению места затопления судна.»

Поправка к ст. 62

Положения этой статьи вводятся в новую ст. 69-б, пункт 2, предложенную югославской делегацией и, следовательно, ст. 62 проекта должна быть опущена.

Поправка к ст. 63

Положения этой статьи вводятся в новую ст. 69-в, предложенную югославской делегацией и, следовательно, ст. 63 проекта должна быть опущена.

ПОПРАВКА

делегации ФНР Югославии к проекту Основных положений о плавании по Дунаю, представленному Секретариатом Дунайской Комиссии

Поправка к ст. 2

Капитаны, шкиперы или водители судов должны повиноваться предписаниям, изданным компетентными властями прибрежных государств по поводу речного надзора.

Они должны, в случае необходимости, удостоверить свою личность и предъявить все официальные документы, которые будут у них потребованы.

Капитаны, шкиперы или водители судов не могут ни для себя, ни для экипажа отказываться от допроса или засвидетельствования.

Поправка, предназначенная стать статьёй 9а-1 проекта Основных положений о плавании по Дунаю.

Ст. 9а - 1

1. Капитаны или шкиперы должны следить за тем, чтобы не причинялось никаких препятствий производящимся работам.

Они должны строго подчиняться указаниям, данным компетентными властями по поводу прохода мест, где производятся работы, указаниям, которые будут доведены до их сведения, главным образом, путём объявления в портах, в виде «Извещений для судоводителя».

2. Капитаны, шкиперы или водители должны также подчиняться предписаниям, опубликованным властями, на которых возлагается речной надзор, в форме «Извещений для судоводителей», по поводу срочных мер, принятых для обеспечения судооборота в особых условиях или о погоде и в интересах работ, которые производятся на реке.

Поправка к ст. 71

В § 2 после слова «должны» опустить слова «быть окрашены в серый (шаровый) цвет и».

Поправка к ст. 78

В первом абзаце вместо слов «владелец судна принимает» поставить «капитан, владелец судна, а также заинтересованные или имеющие право лица принимают».

Во втором абзаце вместо слов «владелец не может или не желает» поставить «заинтересованные лица не могут или не желают» и далее после слов «работы» добавить «или если они не могут быть пойманы».

Поправка к ст. 79

Заменить существующий текст следующим :

«В случае столкновения или любой другой аварии, расследование установления ответственности производится компетентными органами государства, в водах которого произошла авария.»

Поправка к ст. 80

Заменить существующий текст следующим :

«Нарушения положений Правил плавания расследуются в условиях, предусмотренных законодательством государства, на территории или под юрисдикцией которого они были совершены. Нарушитель будет наказан полицейскими штрафами, предусмотренными данным законодательством, если только, согласно действующим уголовным законам, он не подвергается более строгому наказанию, не нарушая гражданские законы, которые могли бы быть предъявлены к нему с целью возмещения всех убытков.»

Поправка к ст. 81

В первом параграфе опустить четвёртый абзац.

Во втором параграфе после слова «Администраций» вставить «указанных выше».

В третьем параграфе перед словом «судов» поставить «вышеуказанных».

В пятом параграфе после слова «Администраций» включить «Нижнего Дуная и Железных Ворот».

В шестом параграфе перед словом «Администраций» поставить «этих».

Поправка к ст. 83

Опустить эту статью, как лишнюю.

*Поправка к § 11 Приложения
к проекту Основных положений о плавании по Дунаю*

Добавить в качестве последнего абзаца § 11 следующий текст :

«Выражение «осадка», находящееся в одном и том же предложении со словом «судно», в случае, если последнее ведёт буксирный воз, касается судна, имеющего наибольшую осадку в возе.»

ПОПРАВКА

болгарской делегации к ст. 59 проекта Основных положений
о плавании по Дунаю

Ст. 59

(новая редакция)

Малые суда, оказавшиеся на мели, должны при приближении к ним других судов известить приближающиеся суда о своём положении прерывистыми свистками или любым другим подходящим сигналом, поданным имеющимися на малом судне средствами.

Если плавание других судов может продолжаться мимо сидящего на мели судна, то последнее выставляет в сторону свободного прохода — днём белый флаг (или кусок ткани светлого цвета), а ночью показывает белый якорный огонь, предписанный выше ст. 54.

ПОПРАВКА

болгарской делегации к ст. 69 проекта Основных положений
о плавании по Дунаю

Ст. 69

(новая редакция)

При буксировке плотов, во время плавания или стоянки, водитель плотов должен следить за тем, чтобы не причинять затруднений судоходству и не наносить ущерба судам на ходу или на стоянке.

Водителям плотов запрещается оставлять якорь или цепь волочиться по дну реки в местах, где проложены кабели или трубы.

В районах, где будет применён самосплав плотов, должны быть приняты меры, гарантирующие безопасность судоходства.

ПОПРАВКА

чехословацкой делегации к ст. 78 проекта Основных положений
о плавании по Дунаю

Ст. 78

(новая редакция)

При посадке судна на мель или в случае его затопления заинтересованные лица : судовладелец, капитан, агент судоходного предприятия, грузовладелец, принимают необходимые меры по подъёму или снятию судна с мели, а также по устранению препятствий судоходству.

В случае, если упомянутые заинтересованные лица не могут или не пожелают выполнить указанных работ, или если они не будут разысканы, компетентные власти производят своими средствами очистку русла реки, в возможно короткий срок, за счёт владельца судна.

РЕДАКЦИОННОЕ УТОЧНЕНИЕ

к ст. 78 проекта Основных положений о плавании по Дунаю, в результате обсуждения на пленарном заседании 2 июня 1951 г.

Ст. 78

(уточнённая редакция)

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

В случае, если упомянутые выше лица не могут или не пожелают выполнить указанных работ, или если они не будут разысканы, компетентные власти производят своими средствами очистку русла реки, в возможно короткий срок, за счёт владельца судна.

ПОПРАВКА

советской делегации к ст. 79 проекта Основных положений
о плавании по Дунаю

Глава VIII

О ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЕ

Ст. 79

(новая редакция)

§ 1. Лоцманская служба на Дунае организуется:

- на участке от устья Сулинского канала до Браилова, включительно, специальной речной Администрацией низовьев Дуная;
- на участке Железных Ворот специальной речной Администрацией Железных Ворот;
- на всех остальных участках, в случае необходимости, пароходствами придунайских государств, самостоятельно.

§ 2. Для обеспечения судов лоцманской проводкой на участке специальных речных Администраций, указанных выше, последние создают лоцманские корпуса, определяют порядок их комплектования, устанавливаемый особым соглашением между странами-участницами этих Администраций.

§ 3. Для обеспечения вышеуказанных судов лоцманской проводкой пароходства придунайских государств могут иметь свои лоцманские группы, порядок комплектования которых устанавливается самими пароходствами.

В этом случае, для того, чтобы иметь право осуществить проводку судов на участках этих специальных речных Администраций, лоцман пароходства обязан иметь удостоверение, выданное Администрацией данного участка.

§ 4. Во всех случаях лоцманские группы могут комплектоваться только из граждан придунайских государств, а лоцманские корпуса для Администраций — только из граждан придунайских государств — участников соответствующих Администраций.

§ 5. Плавание судов на участках специальных речных Администраций Нижнего Дуная и Железных Ворот без лоцманской проводки запрещается.

§ 6. Весь лоцманский состав этих Администраций обязан сдать экзамены в органах соответствующей Администрации. Лоцманский состав пароходства сдаёт экзамены в компетентных органах государства, где находится пароходство или агентство этого пароходства.

После сдачи экзаменов лоцманам выдаются специальные удостоверения на право несения лоцманской службы.

ПОПРАВКИ

венгерской делегации к ст. 81 проекта Основных положений
о плавании по Дунаю

Ст. 81

(новая редакция)

Разрешение споров по истолкованию статей Основных положений о плавании по Дунаю, изложенных выше, в случае возникновения споров, будет производиться в порядке, предусмотренном ст. 45 Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

РЕДАКЦИОННЫЕ УТОЧНЕНИЯ

к проекту Основных положений о плавании по Дунаю

В соответствии с замечаниями членов Комиссии, экспертов делегаций и имевшей место дискуссией, в процессе обсуждения на сессии, в проект Основных положений о плавании по Дунаю внесены следующие редакционные уточнения:

- Ст. 13 добавить к сноске слова «и грузовая марка».
- Ст. 18 после слов «стоящих на якоре» вставить слово «ошвартованных».
- Ст. 19, § 2 вместо слов «в диаметре» читать «каждая из сторон».
- Ст. 22, § 2, абз. 2 дополнить словами «с учётом оси фарватера» и
 абз. 3 дополнить словами «и расположенными также по оси фарватера.»
- Ст. 24 в п. «с» после слова «проживания» вставить слово «экипажа.»
- Ст. 27, § 1 исключить слова «полным ходом»;
- § 2 исключить слова «других судов, идущих по реке», а
 после слова «судно» вставить слова «на ходу».

IV.

У К А З А Т Е Л Ъ

К ПРОТОКОЛАМ СЕССИЙ ДУНАЙСКОЙ КОММИССИИ

УКАЗАТЕЛЬ

к первому тому протоколов Дунайской Комиссии

		Том 1 Стр.
ДК /СЕС 1/2	— Повестка дня I сессии Дунайской Комиссии	81
ДК /СЕС 1/3	— Советский проект Правил процедуры Дунайской Комиссии	93
ДК /СЕС 1/4	— Югославский проект Правил процедуры Дунайской Комиссии	97
ДК /СЕС 1/5	— Проект Положения об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	106
ДК /СЕС 1/6	— Поправка румынской делегации к ст. 12 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	110
ДК /СЕС 1/7	— Поправка болгарской делегации к ст. 5 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	108
ДК /СЕС 1/8 Рев 1	— Поправки венгерской делегации к ст.ст. 5 и 13 советского Проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	109
ДК /СЕС 1/9	— Поправка югославской делегации к ст. 6 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	111
ДК /СЕС 1/10	— Поправка югославской делегации к ст. 7 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	111
ДК /СЕС 1/11	— Поправки югославской делегации к ст. ст. 12 и 16 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	111
ДК /СЕС 1/12	— Поправка югославской делегации к ст. 13 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	112
ДК /СЕС 1/13	— Поправка югославской делегации к ст. 14 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	112
ДК /СЕС 1/14	— Поправка югославской делегации к ст. 11 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	111
ДК /СЕС 1/15	— Поправка югославской делегации к ст. 27 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	112
ДК /СЕС 1/16	— Поправка югославской делегации к Разделу VI советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии	112
ДК /СЕС 1/17	— Поправки чехословацкой делегации к ст.ст. 6 и 9 проекта Положения об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	118
ДК /СЕС 1/18	— Поправка югославской делегации по поводу внесения новой ст. 11 в проект Положения об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	117
ДК /СЕС 1/19	— Поправки югославской делегации к ст.ст. 1, 2 и 3 проекта Положения об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	115

ДК /СЕС 1/20	— Поправка югославской делегации по поводу внесения новой ст. 12 в проект Положения об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	117
ДК /СЕС 1/21	— Поправки югославской делегации к ст.ст. 4 и 5 проекта Положения об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	115
ДК /СЕС 1/22	— Поправки югославской делегации к ст.ст. 6, 7 и 10 проекта Положения об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	116
ДК /СЕС 1/23	— Поправка югославской делегации к ст. 9 проекта Положения об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	116
ДК /СЕС 1/24	— Предложение советской делегации по вопросу повестки дня II сессии Дунайской Комиссии	120
ДК /СЕС 1/26	— Предложение советской делегации об авансе на расходы Дунайской Комиссии	119
ДК /СЕС 1/27	— Правила процедуры Дунайской Комиссии	82
ДК /СЕС 1/28	— Поправка чехословацкой делегации к проекту Повестки дня II сессии Дунайской Комиссии	121
ДК /СЕС 1/29	— Отчёт Подкомиссии по проверке полномочий	124
ДК /СЕС 1/30	— Доклад председателя Редакционной подкомиссии на I сессии Дунайской Комиссии	123
ДК /СЕС 1/31	— Постановление по вопросу о внесении придунайскими странами аванса на расходы Дунайской Комиссии	89
ДК /СЕС 1/32	— Протокол заседания Редакционной подкомиссии на I сессии Дунайской Комиссии	122
ДК /СЕС 1/33	— Повестка дня II сессии Дунайской Комиссии	90
ДК /СЕС 1/34	— Положение об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	87

УКАЗАТЕЛЬ

к второму тому протоколов Дунайской Комиссии

ДК /СЕС 2/5	— Проект Штатного расписания Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	91
ДК /СЕС 2/7	— Поправки румынской делегации к проекту Штатного расписания Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	96
ДК /СЕС 2/8 Рев 1	— План работы Дунайской Комиссии на 1950 год	74
ДК /СЕС 2/9	— Поправка югославской делегации к проекту Штатного расписания Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	97
ДК /СЕС 2/13	— Штатное расписание Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии	76
ДК /СЕС 2/14	— Постановление о бюджете Дунайской Комиссии на 1950 год	81
ДК /СЕС 2/15	— Бюджет Дунайской Комиссии на 1950 год	82
ДК /СЕС 2/18	— Повестка дня II сессии Дунайской Комиссии	73

ДК /СЕС 2/19	— Постановление о судьбе имущества бывшей Международной Дунайской Комиссии	86
ДК /СЕС 2/21	— Постановление о судоходстве на участке Рабчиково-Геню	85
ДК /СЕС 2/22	— Выписка из протокола №. 16 „О повестке дня III сессии Дунайской Комиссии“	87

УКАЗАТЕЛЬ

к третьему тому протоколов
Дунайской Комиссии

ДК /СЕС 3/3	— Бюджет Дунайской Комиссии на 1951 г.	160
ДК /СЕС 3/4	— Доклад Рабочего аппарата Дунайской Комиссии об условиях судоходства на перекатном участке Дуная Райка-Геню	136
ДК /СЕС 3/6	— Доклад о флаге и печати Дунайской Комиссии	149
ДК /СЕС 3/8	— Отчёт Секретариата Дунайской Комиссии о работе в 1950 г.	121
ДК /СЕС 3/10	— Доклад Рабочей группы по проверке отчёта о выполнении плана работы Дунайской Комиссии в 1950 г.	134
ДК /СЕС 3/11	— Доклад о плане работы Дунайской Комиссии на 1951 г.	144
ДК /СЕС 3/17	— Доклад Рабочей группы по проверке отчёта о выполнении бюджета Дунайской Комиссии в 1950 г.	148
ДК /СЕС 3/18	— Предложение чехословацкой делегации к п. 5 повестки дня	174
ДК /СЕС 3/19	— Предложение югославской делегации к п. 7 повестки дня	173
ДК /СЕС 3/20	— Предложение венгерской делегации по вопросу об образовании Рабочей группы в связи с п. 1 плана работы Комиссии на 1951 г.	171
ДК /СЕС 3/21	— Предложение югославской делегации к п. 7 повестки дня	175
ДК /СЕС 3/27	— Повестка дня III сессии Дунайской Комиссии	153
ДК /СЕС 3/28	— Постановление по отчёту Секретариата о работе в 1950 г.	154
ДК /СЕС 3/29	— Постановление о создании специальной речной Администрации на участке Райка Геню	155
ДК /СЕС 3/30	— Постановление об очистке Дуная от затопленных судов	156
ДК /СЕС 3/31	— Постановление об издании новых карт и лоции Дуная	157
ДК /СЕС 3/32	— План работы Дунайской Комиссии на 1951 г.	158
ДК /СЕС 3/33	— Постановление об исполнении бюджета Комиссии за 1950 г. и о бюджете Дунайской Комиссии на 1951 г.	159
ДК /СЕС 3/34	— Постановление о флаге и печати Дунайской Комиссии	163
ДК /СЕС 3/35	— Резолюция по вопросу образования Рабочей группы в связи с п. 1 плана работы Комиссии на 1951 г.	166
ДК /СЕС 3/36	— Постановление о предварительной повестке дня и сроке созыва IV сессии Дунайской Комиссии	167
ДК /СЕС 3/37	— Постановление об утверждении протоколов сессий Дунайской Комиссии	168
ДК /СЕС 3/38	— Проект резолюции югославской делегации по п. 3 повестки дня	172
ДК /СЕС 3/39	— Доклад об издании карт и лоции Дуная	142
ДК /СЕС 3/40	— Отчёт об исполнении бюджета Дунайской Комиссии за 1950 г. и бюджет Комиссии на 1951 г.	146

УКАЗАТЕЛЬ

к четвёртому тому протоколов Дунайской Комиссии

Том 4
Стр.

ДК /СЕС 4/3	— Повестка дня IV сессии Дунайской Комиссии	115
ДК /СЕС 4/7	— Поправка болгарской делегации к ст. 69 проекта Основных положений	173
ДК /СЕС 4/8	— Поправка советской делегации к ст. 79 проекта Основных положений	176
ДК /СЕС 4/9	— Поправка болгарской делегации к ст. 59 проекта Основных положений	172
ДК /СЕС 4/10	— Поправка чехословацкой делегации к ст. 78 проекта Основных положений	174
ДК /СЕС 4/10а	— Редакционное уточнение к ст. 78 проекта Основных положений	175
ДК /СЕС 4/11	— Поправка венгерской делегации к ст. 81 проекта Основных положений	177
ДК /СЕС 4/16	— Постановление об Основных положениях о плавании по Дунаю	116
ДК /СЕС 4/17	— Постановление о Правилах речного надзора на Дунае	149
ДК /СЕС 4/18	— Постановление об особых сборах на Дунае	150
ДК /СЕС 4/19	— Постановление об утверждении назначения Помощников Секретаря Дунайской Комиссии	151
ДК /СЕС 4/20	— Постановление об ориентировочной повестке дня V сессии	152
ДК /СЕС 4/21	— Проект Основных положений о плавании по Дунаю (после обсуждения в Рабочей группе)	156
ДК /СЕС 4/22	— Основные положения о плавании по Дунаю	117
ДК /СЕС 4/23	— Доклад о проекте Основных положений о плавании по Дунаю	95
ДК /СЕС 4/24	— Доклад председателя Рабочей группы Дунайской Комиссии о результатах обсуждения проекта Основных положений о плавании по Дунаю	103
ДК /СЕС 4/27	— Доклад о навигационных и особых сборах на Дунае	109
ДК /СЕС 4/30	— Редакционные уточнения к проекту Основных положений о плавании по Дунаю	178
ДК /РГ/1	— Проект Основных положений о плавании по Дунаю (внесённый Секретариатом)	155
ДК /РГ/2	— Доклад о проекте Основных положений о плавании по Дунаю	95
ДК /РГ/6	— Поправки чехословацкой делегации к проекту Основных положений	157
ДК /РГ/7	— Поправки болгарской делегации к проекту Основных положений	158
ДК /РГ/8	— Поправки венгерской делегации к проекту Основных положений	159
ДК /РГ/9	— Поправка румынской делегации к проекту Основных положений	160
ДК /РГ/10	— Поправки югославской делегации к проекту Основных положений	161
ДК /РГ/11	— Поправки югославской делегации к проекту Основных положений	170