

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

Т О М

5

**PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE**

Т О М Е

5

ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

Т О М

5

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

Т О М Е

5

ИЗДАНИЕ СЕКРЕТАРИАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
г. ГАЛАЦ 1952 ГОД

EDITION DU SECRETARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE
GALATZ 1952

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Пятая сессия

ДК/СЕС 5

ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ТОМ 5

Пятая сессия

10—19 декабря 1951 года

г. Галац

(Протоколы № № 34—41)

О Г Л А В Л Е Н И Е

Стр.

СПИСОК ДЕЛЕГАЦИЙ	9
ПРОТОКОЛ №. 34 Открытие сессии — Повестка дня — Отчёт Секретариата Дунайской Комиссии о его работе в 1951 г.	13
(Заседание 10 декабря 1951 г.)	
ПРОТОКОЛ №. 35 Доклад Рабочей группы по проверке отчёта о выполнении плана работы Комиссии в 1951 г. — Постановление по отчёту Секретариата о его работе в 1951 г. — Доклад об унификации правил речного надзора на Дунае	19
(Заседание 11 декабря 1951 г.)	
ПРОТОКОЛ №. 36 Постатейное обсуждение проекта унификации правил речного надзора на Дунае	35
(Заседание 13 декабря 1951 г.)	
ПРОТОКОЛ №. 37 Постатейное обсуждение проекта унификации правил речного надзора на Дунае	45
(Заседание 14 декабря 1951 г.)	
ПРОТОКОЛ №. 38 Постатейное обсуждение проекта унификации правил речного надзора на Дунае	55
(Заседание 15 декабря 1951 г.)	
ПРОТОКОЛ №. 39 Об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае	65
(Заседание 17 декабря 1951 г.)	
ПРОТОКОЛ №. 40 О таможенном и санитарном надзоре на Дунае (в рамках Конвенции 1948 г.) — Об исполнении сметы расходов в 1951 году и о бюджете Комиссии на 1952 год — Доклад Рабочей группы по проверке исполнения сметы расходов в 1951 году и по проекту бюджета Комиссии на 1952 г.	73
(Заседание 18 декабря 1951 г.)	
ПРОТОКОЛ №. 41 Об исполнении сметы расходов в 1951 году и о бюджете Комиссии на 1952 год — Постатейное обсуждение проекта унификации правил речного надзора на Дунае — О повестке дня VI сессии Дунайской Комиссии — Отставка секретаря Дунайской Комиссии и выборы нового секретаря — Закрытие сессии	79
(Заседание 19 декабря 1951 г.)	
ПРИЛОЖЕНИЯ	97
I. ДОКЛАДЫ	99
Отчёт Секретариата Дунайской Комиссии о работе в 1951 г.— ЦК/СЕС 5/13	
101	

Доклад Рабочей группы по проверке отчёта о выполнении плана работы Дунайской Комиссии в 1951 г. — ДК/СЕС 5/16	110
Доклад об унификации правил речного надзора на Дунае — ДК/СЕС 5/5	112
Доклад об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 5/6	116
Доклад о таможенном надзоре на Дунае — ДК/СЕС 5/7	136
Доклад о санитарном надзоре на Дунае — ДК/СЕС 5/8	140
Доклад о проекте бюджета Дунайской Комиссии на 1952 г. — ДК/СЕС 5/9	145
Доклад Рабочей группы по проверке исполнения сметы расходов в 1951 г. и по проекту бюджета Комиссии на 1952 г. — ДК/СЕС 5/28a	146
II. ПОСТАНОВЛЕНИЯ	149
Повестка дня V сессии Дунайской Комиссии — ДК/СЕС 5/14 .	151
Постановление по отчёту Секретариата Дунайской Комиссии о работе в 1951 г. — ДК/СЕС 5/20	152
План работы Дунайской Комиссии на 1952 г. — ДК/СЕС 5/21	153
Постановление об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — ДК/СЕС 5/24	154
Постановление по вопросам таможенного и санитарного надзора на Дунае — ДК/СЕС 5/26	155
Постановление об исполнении сметы расходов в 1951 г. и о бюджете Комиссии на 1952 г. — ДК/СЕС 5/28	156
Бюджет Дунайской Комиссии на 1952 г. — ДК/СЕС 5/32 . .	157
Постановление об унификации правил речного надзора на Дунае — ДК/СЕС 5/29	160
Правила речного надзора на Дунае — ДК/СЕС 5/31	161
Постановление об ориентировочной повестке дня VI сессии — ДК/СЕС 5/30	170
III. ПРОЕКТЫ И ПОПРАВКИ	171
Проект Правил речного надзора на Дунае (внесённый Секретариатом) — ДК/СЕС 5/4	173
Поправки югославской делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае — ДК/СЕС 5/12	174
Поправка болгарской делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае — ДК/СЕС 5/15	178
Поправки венгерской делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае — ДК/СЕС 5/17	179
Поправки чехословацкой делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае — ДК/СЕС 5/18	180
IV. УКАЗАТЕЛЬ К ПРОТОКОЛАМ СЕССИЙ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ	181

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

Пятая сессия

СПИСОК ДЕЛЕГАЦИЙ

придунайских стран на пятой сессии Дунайской Комиссии

Болгарская делегация

- | | |
|-------------------------|--|
| Христо Атанацов Манолов | — Представитель НРБ в Дунайской Комиссии |
| Баю Колев Баев | — Заместитель представителя НРБ в Дунайской Комиссии |
| Тончо Иванов Стойлов | — Эксперт |

Венгерская делегация

- | | |
|-----------------|--|
| Д-р Эндре Шик | — Представитель ВНР в Дунайской Комиссии |
| Д-р Дюла Немети | — Заместитель представителя ВНР в Дунайской Комиссии |
| Дэже Энекл | — Эксперт |
| Карой Амбруш | — Эксперт |
| Шал Чок | — Эксперт |
| Геза Тадлер | — Эксперт |

Румынская делегация

- | | |
|---------------------|--|
| Григоре Преотяса | — Представитель РНР в Дунайской Комиссии |
| Базиль Шербан | — Заместитель представителя РНР в Дунайской Комиссии |
| Макс Фоня | — Эксперт |
| Инж. Мирча Мариеску | — Эксперт |
| Захария Негулеску | — Эксперт |
| Ион Манафу | — Эксперт |

Советская делегация

- | | |
|-----------------|---|
| Морозов Г. Н. | — Представитель СССР в Дунайской Комиссии |
| Копонов И. Н. | — Заместитель представителя СССР в Дунайской Комиссии |
| Кейлин А. Д. | — Эксперт |
| Манжин В. В. | — Эксперт |
| Громов П. Г. | — Эксперт |
| Капицрайн Л. Я. | — Эксперт |
| Тучапский О. В. | — Эксперт |

Чехословацкая делегация

- | | |
|---------------------|---|
| Роберт Шмельц | — Представитель Чехословацкой Республики в Дунайской Комиссии |
| Иосеф Докоуниш | — Заместитель представителя Чехословацкой Республики в Дунайской Комиссии |
| Инж. Сватошук Глова | — Делегат |
| Эвжен Маловецкий | — Делегат |
| Мария Вахомуркова | — Секретарь |

Югославская делегация

- | | |
|-----------------------|---|
| Драгоэ Джурич | — Представитель ФНРЮ в Дунайской Комиссии |
| Иван Шаунович | — Заместитель представителя ФНРЮ в Дунайской Комиссии |
| Инж. Радован Драгович | — Делегат |
| Душан Ибрович | — Делегат |
| Владо Бенко | — Делегат |
| Александар Антонич | — Делегат |
| Любица Виталич | — Секретарь |

П Р О Т О К О Л

No. 34

ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

10 декабря 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н Манолов
Венгрии	— г-н Шик
Румынии	— г-н Преотяса
СССР	— г-н Морозов
Чехословакии	— г-н Шмельц
Югославии	— г-н Джуринч

Заседание открывается в 18 часов 10 минут.

Г-н Преотяса (Председатель Дунайской Комиссии) :

«Господа представители — члены Дунайской Комиссии !

Разрешите мне приветствовать вас по случаю открытия пятой сессии Дунайской Комиссии.

Эта сессия создана согласно указаниям ст. 1 Правил процедуры Дунайской Комиссии и решениям, принятым на IV сессии 3 июня с. г.

В ноябре настоящего года исполнилось 2 года со дня учреждения Дунайской Комиссии, которая является выражением нового режима, гарантирующего свободу и равенство по отношению ко всем флагам судов, плавающих по Дунаю, при абсолютном соблюдении прав прибрежных стран.

В этот период Дунайская Комиссия успешно выполнила задачи, которые на ней возлагались с точки зрения организационных вопросов, и некоторые важные вопросы, предусмотренные Дунайской Конвенцией, как например, принятие Основных положений о плавании по Дунаю и т. д.

Деятельность Комиссии шла одновременно с развитием судоходства по Дунаю, которое постоянно увеличивается.

Во время предыдущих сессий стало очевидным, что Секретариат и Рабочий аппарат Дунайской Комиссии развернули плодотворную деятельность, о чём свидетельствуют также и результаты работы, проделанной Комиссией за период от последней сессии до настоящего времени.

Члены Комиссии располагают очень богатыми документальными материалами.

На настоящей сессии следует рассмотреть и высказаться по поводу деятельности Комиссии за истекший год и принять решение по вопросу унификации правил речного надзора, применяемых на Дунае, а также и по другим важным вопросам, в связи с чем своевременно были разосланы необходимые материалы всем членам Комиссии.

Я желаю Комиссии успешно выполнить эти задачи.

Объявляю пятую сессию Дунайской Комиссии открытой и предлагаю слово секретарю Комиссии г-ну Морозову, который доложит о присутствии делегатов на сессии и о их полномочиях.»

Г-н Морозов (Секретарь Комиссии) сообщает, что на пятую сессию Дунайской Комиссии прибыли представители всех придунайских стран — членов Комиссии, полномочия которых находятся в порядке и полном соответствии с Правилами процедуры.

Председатель вносит предложение по поводу регламента работы сессии.

Предлагается проводить ежедневно по одному пленарному заседанию с 10 до 14 часов, с тем, чтобы использовать остальное время для заседаний рабочих групп, которые должны быть образованы согласно Правилам процедуры.

Поскольку замечаний нет, предложенный регламент работы принимается.

Сессия переходит к рассмотрению ориентировочной повестки дня V сессии — (ДК/СЕС 5/1).

Слово предоставляется г-ну Морозову.

Г-н Морозов (Секретарь Комиссии) указывает, что в промежутке между IV и V сессиями в Секретариат Комиссии никаких дополнений или изменений к ориентировочной повестке дня V сессии не поступило. Секретариат Комиссии передал это положение по телеграфу всем членам Комиссии.

После телеграммы Секретариата также никаких дополнений и изменений к ориентировочной повестке дня V сессии не поступило.

В повестке дня значатся:

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.

Председатель спрашивает, есть ли замечания. Поскольку замечаний нет, он переходит к окончательному принятию повестки дня, которая голосуется по пунктам.

Первый пункт повестки дня — Отчёт Секретариата о его работе в 1951 г. и план работы Комиссии на 1952 год — принимается единогласно.

Второй пункт повестки дня — Проект унификации правил речного надзора на Дунае — принимается единогласно.

Третий пункт повестки дня — Об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — принимается единогласно.

Четвёртый пункт повестки дня — О таможенном и санитарном надзоре на Дунае (в рамках Конвенции 1948 г.) — принимается единогласно.

Пятый пункт повестки дня — Об исполнении сметы расходов в 1951 году и о бюджете Комиссии на 1952 год — принимается единогласно.

Председатель ставит на голосование шестой пункт повестки дня V сессии — О повестке дня VI сессии Дунайской Комиссии.

Шестой пункт повестки дня также принимается единогласно.

Окончательная повестка дня V сессии Дунайской Комиссии, постав-

ленная на голосование в целом, принимается единогласно — (ДК/СЕС 5/14).

Председатель предлагает, согласно Правилам процедуры, образовать две рабочих группы, а именно: рабочую группу по проверке отчёта о выполнении плана работы Комиссии в 1951 году и рабочую группу по вопросам бюджета и финансовым вопросам.

Созыв первой группы поручается представителю Венгрии, созыв второй группы — представителю Болгарии.

Сессия переходит к рассмотрению п. 1 повестки дня — Отчёт Секретариата о его работе в 1951 г. и план работы Комиссии на 1952 год.

Слово для доклада по п. 1 повестки дня предоставляется помощнику секретаря Комиссии по Секретариату г-ну Русу.

Г-н Русу (Секретариат Комиссии) зачитывает доклад ДК/СЕС 5/13.
Заседание закрывается в 19 часов 30 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

П Р О Т О К О Л

No. 35

ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

11 декабря 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н Манолов
Венгрии	— г-н Шик
Румынии	— г-н Преотяса
СССР	— г-н Морозов
Чехословакии	— г-н Шмельц
Югославии	— г-н Джурич

Заседание открывается в 18 часов 15 минут.

Председатель объявляет заседание открытым и просит председателя Рабочей группы по проверке отчёта о выполнении плана работы Дунайской Комиссии в 1951 году г-на Шик доложить сессии результаты работы этой группы.

Г-н Шик (Председатель Рабочей группы) информирует сессию о результатах работы Рабочей группы — (ДК/СЕС 5/16).

Председатель сообщает, что, после доклада председателя Рабочей группы, сессия переходит к рассмотрению п. 1 повестки дня.

Слово предоставляется румынскому делегату г-ну Шербану.

Г-н Шербан (Румыния) говорит, что румынская делегация констатирует выполнение задач, предусмотренных планом. После подробного изучения плана работы на 1951 год становится ясным, что из него вытекает целый ряд конкретных задач, эффективно содействующих судоходству по Дунаю. Выполнение плана показывает, что деятельность Комиссии перешла от решения вопросов организационного характера к практическим вопросам, относящимся к судоходству. К этой категории относятся, например, разработка и принятие Основных положений о плавании по Дунаю. Компетентные органы Румынской Народной Республики, рассматривая проект новых правил судоходства по Дунаю, исходя из Основных положений, подтвердили, насколько полезны и необходимы новые Основные положения о плавании по Дунаю, которые устранили ряд недостатков старого регламента и дали возможность установить новые правила судоходства, соответствующие сегодняшним условиям плавания.

Что касается выполнения п. 2 плана — координация гидрометеорологической службы на Дунае, то оно является значительным шагом вперёд в этой области. Первый раз по радио начал передаваться общий гидрологический бюллетень об уровнях вод по основным водопостам реки Дунай, что значительно улучшает условия плавания. Румынской Народной Республике удается сообщать данные по уровням вод в тот же день. В рамках этого пункта удалось приступить также к ежедневному изданию гидрологической карты Румынской Народной Республики значительно улучшенного содержания, которая имеет, кроме данных по сигнализации фарватера, характеристики критических пунктов и серию гидрологических данных, наиболее важных для судоводителей. Таким образом, на этой карте, ежедневно выпускаемой в свет во всех портах Румынии, указываются: уровни вод на Дунае, прогноз уровней вод Ду-

ная, протекающего по участку Румынской Народной Республики, температура воздуха и воды и т.д.

Поручение, данное Секретариату и Рабочему аппарату — разработать проект унификации правил речного надзора на Дунае — выполнено. Проект перед нами. Это результат основательной работы, который даёт возможность Комиссии, в течение настоящей сессии, выполнить обязанность, возложенную на неё Конвенцией 1948 г., относительно разработки унифицированных Правил речного надзора на Дунае.

Богатые и хорошо документированные материалы, представленные Комиссии по вопросу санитарного и таможенного надзора, показывают, что п. 4 плана работы выполнен.

Издание протоколов предыдущих сессий Комиссии даёт возможность не только считать выполненным обязательство процедурного характера, но также облегчает работу членов Комиссии и сотрудников соответствующих органов и позволит лучше сохранить исторический материал о деятельности Дунайской Комиссии.

План работы и проект бюджета Комиссии на 1952 год доказывают ещё раз постоянную и конкретную заботу о всемерном улучшении работы Комиссии без увеличения расходов и неуклонном стремлении к снижению расходов.

Кроме этой поистине плодотворной деятельности, Секретариат Комиссии изучил и представил в своём докладе вчера вечером ряд вопросов, имеющих большое значение для дальнейшей работы Комиссии в деле улучшения условий судоходства по Дунаю. Согласно ст. 8 Конвенции, следует установить единую систему навигационной путевой обстановки на Дунае. Рабочий аппарат Комиссии всесторонне изучил этот вопрос, и из представленного вчера подробного доклада вытекает перспектива внедрить современные принципы, необходимые с технической точки зрения для обеспечения безопасности судоходства в дневное и ночное время. Известные трудности, которые встречают суда во время ночного плавания, а также тот факт, что различие между сигнализацией отдельных стран тоже представляет большие трудности, показывают, что унификация путевой обстановки явится значительным улучшением судоходства. Материалы, представленные Комиссии, показывают, что разработка этого вопроса проведена основательно, вплоть до деталей.

Следует отметить, что этот вопрос частично изучался несколько раз в течение 30 лет в бывших Комиссиях, но вся эта работа осталась лишь воспоминанием, так как технические вопросы не слишком беспокоили эти организации.

Румынская делегация оценивает важность вопроса установления единой системы навигационной путевой обстановки, она отдаёт себе отчёт в той большой работе, которая требуется для её осуществления, и наши специалисты, в духе сотрудничества, которое ими руководит, приложат все силы, чтобы, вместе с аппаратом Комиссии, разрешить этот вопрос.

Другим вопросом не меньшей важности является предусмотренная планом подготовка к изданию полного атласа карт и лоции Дуная. Издание карт и лоции даст возможность судоводителям преодолеть боль-

шие трудности, связанные с судоходством по Дунаю и устранит существующую на сегодняшний день практику, когда судовождение на Дунае производится по характерным признакам берегов или по памяти.

Выполнение необходимых работ по установлению глубин для плавания судов на мелких и средних водах является другой задачей, которую изучает Секретариат. Известно, что сегодня, особенно на мелких водах, судоходство значительно затруднено. На определенных участках целые караваны судов вынуждены снижать нагрузку или уменьшать количество буксируемых судов, что причиняет ущерб судоходству. Изучение и разрешение этого вопроса приведут к устранению этого препятствия и дадут реальную возможность к дальнейшему развитию судоходства на Дунае.

Отсутствие словаря технической терминологии по судоходству также очень чувствительно для всех тех, кто интересуется вопросами плавания и гирдотехники. Секретариат включил и этот вопрос в план своей работы.

Сделанный нами обзор в итоге показывает, что Секретариат занимался только лишь строго необходимыми вопросами и задачами, которые представляют на сегодня большие трудности для речного судоходства.

Румынская делегация была свидетелем деятельности Секретариата с начала его работы при разрешении целого ряда вопросов, которые оставались неразработанными со стороны бывших Комиссий.

Исходя из всего вышеуказанного, румынская делегация считает необходимым поздравить Секретариат Комиссии за его деятельность в текущем году и подтвердить представленный на рассмотрение V сессии отчёт о проведённой им работе в 1951 году — заканчивает г-н Шербан.

Председатель предоставляет слово представителю Чехословакии.

Г-н Шмельц (Чехословакия) заявляет, что из слов, сказанных вчера помощником секретаря г-ном Русу, а также из доклада председателя Рабочей группы г-на Шик видно, что за истекший период Секретариатом Дунайской Комиссии проделана большая работа. Секретариат Комиссии не только выполнил все данные ему поручения, проявив при этом оперативность и инициативу, но сумел, несмотря на некоторые затруднения, подготовить материалы, значение которых для полного использования Дунайской водной магистрали чрезвычайно важно. Имеется в виду подготовка долгосрочных прогнозов, подготовка атласа карт и других навигационных материалов, о которых в Рабочей группе говорил г-н Юнкевич. Эти материалы имеют весьма важное практическое значение.

Учитывая эти обстоятельства, г-н Шмельц от имени чехословацкой делегации констатирует, что работники Комиссии внесли своей работой большой вклад в дело практического и конкретного решения вопросов, связанных с полным использованием Дуная, на процветание придунайских стран.

Дальше г-н Шмельц особенно подчёркивает тщательность, с которой Секретариат Комиссии подготовил материалы для настоящей сессии, которые являются одной из важнейших предпосылок для успеха работы Комиссии по созданию краеугольного камня мероприятий по Дунаю,

каковыми являются: Основные положения о плавании по Дунаю, унификация правил речного надзора, подготовка единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае и др.

В конце своего выступления г-н Шмельц присоединяется к словам делегата РНР, благодарит Секретариат Комиссии за проделанную им работу и желает ему впредь таких же успехов.

Председатель предоставляет слово представителю Болгарии.

Г-н Манолов (Болгария) сообщает, что вчера на пленарном заседании был заслушан отчёт Секретариата Дунайской Комиссии о его работе в 1951 г., а сегодня доклад председателя Рабочей группы г-на Шик о проверке отчёта о выполнении плана работы Комиссии в 1951 г. Из этих докладов стало ясно, что все пункты плана работы Комиссии на 1951 год выполнены. На этот факт подробно указали в своих выступлениях также и румынский делегат г-н Шербан, и представитель Чехословакии г-н Шмельц.

Г-н Манолов подчёркивает, что в плане работы Комиссии на 1951 год предусмотрены очень важные вопросы, вытекающие из Конвенции, как например, вопрос, связанный с режимом судоходства на Дунае. По такому основному вопросу, каким являются «Основные положения о плавании по Дунаю», Секретариат подготовил проект окончательного текста, и Комиссия имела возможность на IV сессии принять эти Основные положения. Это решительный шаг вперёд к улучшению судоходства на Дунае.

Другим вопросом, облегчающим судоходство на Дунае, являются гидрометеорологические сводки, которые передаются по радио и информируют судоводителей о возможности плавания, о глубине вод, а также об осадке на лимитирующих участках.

Секретариат подготовил проект унифицированных Правил речного надзора на Дунае, а также доклады о таможенном и санитарном надзоре на Дунае. До сих пор речной надзор осуществлялся в отдельных государствах разными методами. Секретариат также поставил перед собой задачи на ближайшее время, а именно: подготовка к изданию атласа карт, гидрологического бюллетеня и т. д.

Заканчивая свою речь, г-н Манолов поздравляет от имени болгарской делегации сотрудников Секретариата Комиссии и высказывает благодарность за приложенный ими труд, связанный с улучшением судоходства на Дунае и выражает уверенность, что они и в будущем будут также плодотворно работать.

Председатель предоставляет слово представителю Югославии.

Г-н Джируч (Югославия) в своём выступлении указывает на то, что в последнее время Дунайская Комиссия перешла к работе в рабочих группах. Это метод работы, на котором настаивала югославская делегация давно, с начала работы этой Комиссии. Нужно сказать, поистине, — говорит г-н Джируч, — что Дунайская Комиссия перешла к демократическому методу работы, т. е. методу, подходящему для международной организации, которая должна решать столь важные вопросы международного значения, как например, вопрос Дуная. Поэтому на

вчерашнем заседании были образованы две рабочих группы, чтобы дать возможность делегациям углубиться в обсуждаемые вопросы.

Первой рабочей группе следовало обсудить вопрос, касающийся выполнения плана работы Комиссии в 1951 г. Несмотря на то, что речь шла о столь важном вопросе, секретарь Комиссии г-н Морозов отсутствовал на заседании Рабочей группы и, таким образом, работа Секретариата обсуждалась без главной персоны, руководящей этой работой.

Работа Рабочей группы сегодня была исключительно формальной и не касалась основного вопроса. Поэтому, исходя из метода работы, применённого Рабочей группой, г-н Джурнич указывает, что метод работы Секретариата и руководства Комиссии нисколько не изменён и продолжает применяться дискриминация в отношении югославской делегации в Дунайской Комиссии.

Основываясь на этом, — продолжает г-н Джурнич, — слова, произнесённые г-ном председателем при открытии настоящей сессии, что, мол, Дунайская Комиссия с её учреждениями работали при полном участии и равноправии всех стран — членов Комиссии, звучат несколько странно. Подобные недемократические методы, применяемые Дунайской Комиссией, являются результатом политического положения в этой части земного шара и, исходя из этого, вопрос Дуная, конечно, не может быть отделён от других вопросов. Югославская делегация не может примириться с подобным положением в Дунайской Комиссии и будет упорно стремиться к установлению нормальных отношений между членами Комиссии на основе мирного сотрудничества и соблюдения суверенных прав членов Дунайской Комиссии, против всякой дискриминации и преобладания.

Доклад Секретариата, зачитанный здесь, является только лишь краткой констатацией, которая даёт оценку собственной работе, и мы видим из этого доклада, — говорит г-н Джурнич, — что продолжается применение этого недемократического метода, на который я указывал, т. е., что Секретариат, выполняя свои задачи, запрашивал экспертов других стран, проводились совещания в других странах без того, чтобы запросить югославских экспертов. Служащие Секретариата посетили, например, Братиславу и Будапешт, где имели место совещания по поводу речного надзора. Это было сделано несмотря на то, что Югославия тоже имеет знающих экспертов по этим вопросам, обладает большим опытом в вопросах организации речного надзора, имеет на своей территории большой участок Дуная, а также наибольший флот (плавсредства) на Дунае.

Что касается работы, проделанной Секретариатом Комиссии, то г-н Джурнич останавливается на нескольких пунктах:

Основные положения о плавании по Дунаю были приняты в течение прошлой сессии в отсутствии югославской делегации, которая была вынуждена покинуть сессию в момент, когда большинство Комиссии перешло к голосованию Основных положений в целом. Г-н Джурнич считает, что никакой представитель истинно суверенного государства не мог бы присутствовать при голосовании подобных постановлений. Вот почему югославская делегация покинула эту сессию, с тем, чтобы доложить

своему правительству о создавшемся положении. Югославское правительство полностью подтвердило позицию своей делегации, о чём были осведомлены Дунайская Комиссия и страны — члены Комиссии нотой, посланной Югославским правительством. Несмотря на это, Югославское правительство разработало регламент плавания по Дунаю, который через несколько дней вступит в силу. При разработке этого регламента югославские власти придерживались Конвенции, а именно принципов свободного плавания, учитывая полностью интересы прибрежных государств и интересы Югославии. При разработке этих правил также имелись в виду проголосованные Комиссией статьи Основных положений о плавании до Дунаю, но исключительно в рамках, предусмотренных Конвенцией. Статьи, противоречащие Конвенции и противные придунайским странам, были отброшены. Таким образом, югославская делегация ещё раз подчёркивает свою добрую волю к мирному разрешению вопросов, существующих между государствами, а также внутри Комиссии, но всё же надежды Югославии и югославской делегации остаются без ответа с другой стороны.

Нам пришлось заслушать доклад Секретариата об унификации правил речного надзора, — продолжает г-н Джурнич, — в котором имеются постановления, с которыми югославская делегация не могла согласиться. Эти вопросы известны господам членам Комиссии, и я не вижу необходимости здесь их излагать. Эти вопросы обсуждались также и в течение прошлой сессии, так как речь шла о внесении их в статьи Основных положений, предусматривающие расследование аварий.

Из доклада Секретариата также видны и другие обязанности, которые возлагались на Секретариат. По этому поводу г-н Джурнич уведомляет членов Комиссии о том, что югославские власти, не ожидая решения сессии, уже приняли все меры к выполнению своих обязанностей, соответствующих Конвенции. Таким образом, кроме Правил судоходства, которые уже подготовлены, разработан санитарный регламент и продолжается разработка карт Дуная. Первый том уже подготовлен и сегодня представлен в Комиссию.

Что касается остальных вопросов, которые Секретариат предвидит в своих работах, то г-н Джурнич останавливается на одном из них. Рекомендуется разработать единые правила плавания на участках Дуная, где река принадлежит двум государствам, значит, речь идёт о регламентации судоходства на участке, принадлежащем двум государствам. Что касается Югославии, то речь идёт о регламентации судоходства на участке Железных Ворот, находящемся между Югославией и Румынией, который не включается в вопросы, касающиеся Администрации Железных Ворот. Югославия готова немедленно выполнить свои обязанности и даже, не дожидаясь, пока этот вопрос будет поднят в Дунайской Комиссии, приступила к его решению, руководствуясь Конвенцией. Несмотря на это, Югославии всё же недостаточно того, что Румыния готова приступить к работе, но ей необходимы и добрая воля, и готовность со стороны Румынии, а этого нет. Все призывы Югославского правительства остались без ответа.

Далее г-н Джурнич обращает внимание на позицию Румынского

правительства в отношении его международных обязанностей к Югославии. Речь идёт обо мне лично, — говорит г-н Джурич, — как о постоянном представителе Югославии в Дунайской Комиссии. Румынское посольство в Москве не выдало мне визы на въезд в Румынию для присутствия на V сессии Дунайской Комиссии и, спустя 5 дней напрасных ожиданий визы, я был вынужден выехать в Галац через Стокгольм, Франкфурт и Белград, а лишь после требования Министерства иностранных дел в Белграде я получил визу. Я подчёркиваю, господа делегаты, — заканчивает г-н Джурич, — что в ноте Румынскому посольству указывается, что я являюсь постоянным представителем Югославии и речь шла о моём выезде на сессию Дунайской Комиссии.

Председатель предоставляет слово представителю Венгрии.

Г-н Шик (Венгрия) говорит, что он выслушал внимательно выступление г-на Джурича и что он очень удивлён его выступлением, хотя знает г-на Джурича и методы, применяемые им на сессиях Дунайской Комиссии. Г-н Джурич начал с того, что восхвалял метод работы рабочих групп, говорил, что югославская делегация с самого начала требовала применения этого метода и что этот метод является хорошим, демократическим, и он приветствует применение этого метода. Вместе с тем он констатирует сейчас же, что применение этого метода у нас, как показал, по его словам, пример деятельности Рабочей группы, не достигает цели, не касается основы вопросов, не даёт ничего нового, и члены Рабочей группы не принимают активного участия в работе группы. В чём же содействовал г-н Джурич тому, чтобы работа Рабочей группы была более плодотворной в том смысле, как он это понимает, — спрашивает г-н Шик и продолжает, что он в качестве председателя этой Рабочей группы, в процессе работы, шесть раз по шести пунктам обращался ко всем членам группы и предлагал высказаться, требовать разъяснения от работников аппарата. Если считать неправильным, что члены Рабочей группы не проявляли особой активности, то это целиком относится к г-ну Джуричу. Он, правда, выступил один раз и что же сказал нового? Рассказал то же самое, что он изложил и здесь в своём выступлении, и что все уже хорошо знают из сообщения, которое получили от Югославского правительства Дунайская Комиссия и участники Комиссии, т. е. о том, каким образом югославская делегация покинула последнюю сессию и как Югославское правительство это подтверждает.

Если г-н Джурич считает, что прения по докладу Секретариата, имевшие место в Рабочей группе, не достигли цели, не касались основных вопросов, что же мешало ему затронуть эти вопросы и требовать от работников Рабочего аппарата разъяснения, — спрашивает г-н Шик. Подразумевается, что, хотя он и считает этот метод работы очень хорошим, но сам этим методом не пользуется, не уважает этого метода, который он излагает. Дальше г-н Джурич задал один единственный вопрос, который здесь повторил, относительно совещаний в Будапеште и Братиславе. Работником Рабочего аппарата было разъяснено, что на этих совещаниях речь шла о некоторых неясностях, которые имеются в правилах речного надзора Венгрии и Чехословакии. Г-н Джурич говорил здесь о том, что Югославия имеет много хороших экспертов, но кажется

ся, что если в венгерских и чехословацких правилах имеются неясности, то эти неясности могут быть лучше всего разъяснены венгерскими и чехословацкими специалистами и компетентными органами, которые их создали.

Г-н Шик говорит, что этот маленький пример показывает смысл выступления г-на Джурича. Ни по одному пункту плана, когда речь шла о том, выполнен ли этот пункт или нет, г-н Джурич не мог высказать никаких доводов, чтобы признать пункт невыполненным. Он искал повод придраться и нашёл его в Будапештском и Братиславском совещаниях. Г-н Джурич говорит о своём добром желании и желании югославской делегации мирно сотрудничать, но этот пример показывает, что доброй воли нет. Сейчас, в выступлении г-на Джурича, был виден второй пример этого, когда он придирается к г-ну Морозову из-за его отсутствия в Рабочей группе. Я не знаю никакой статьи, никакого параграфа, — продолжает г-н Шик, — который предписывает, что представитель Советского Союза или секретарь Комиссии обязан лично принимать участие в работе Рабочей группы. Мы обсуждали отдельные пункты плана с точки зрения выполнения и получали разъяснение, которое требовали от ответственных работников Секретариата и Рабочего аппарата. Г-н Шик считает, что в ходе дальнейших прений здесь, на сессии, г-н Джурич будет иметь достаточно поводов для высказывания своего мнения, и зачем же искать расхождений там, где их нет. Это можно объяснить только одним желанием, — говорит г-н Шик, — создать повод для спора. По первому пункту повестки дня фактически никаких споров нет. В Рабочей группе единогласно установлено, что план выполнен. Если г-н Джурич всё же ищет поводов для спора, то можно это понимать только так, что он беспокоится, что вот уже второй день продолжается работа сессии и всё ещё споров нет, стало быть, надо создать спор.

Г-н Джурич несколько раз говорил о том, что у югославской делегации есть добрая воля мирно сотрудничать, но из его выступления этого не видно.

Председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель предоставляет слово советскому делегату г-ну Кононову.

Г-н Кононов (СССР) заявляет о том, что из представленного Секретариатом Комиссии отчёта о проделанной работе за 1951 год виден большой объём работы, который был проделан в 1951 году, проделан качественно и получил должную оценку большинства здесь присутствующих представителей придунайских стран. Он присоединяется к этой положительной оценке работы Секретариата.

Г-н Кононов останавливается также и на задачах, предусматриваемых планом работы Дунайской Комиссии на 1952 год.

Давая общий обзор этого плана, можно констатировать, что он направлен на дальнейшее осуществление и проведение в жизнь работ,

предусмотренных Дунайской Конвенцией, в частности статьёй 8 Конвенции.

В самом деле, если посмотреть ст. 8 Конвенции, где говорится, что входит в компетенцию Комиссии, то будет видно, что часть работ, предусмотренных в ст. 8, уже выполнена полностью, часть находится в процессе реализации или подготовки и значительная часть работ предусматривается на 1952 год. Можно надеяться, что при активном содействии всех представителей придунайских стран, представленных в Комиссии, при действительном их желании помочь работе Комиссии, план работы на 1952 год будет также успешно выполнен, как и план работы в 1951 г.

В дальнейшей части своей речи г-н Кононов касается выступления г-на Джурича и отмечает, что никто в Рабочей группе никого не ограничивал временем, никто никого не ограничивал вопросами и было видно, что на все вопросы был дан полный и ясный ответ. Это может подтвердить и г-н Джурич, и все здесь присутствующие. Как можно говорить после этого о том, что работа Рабочей группы в данном случае была не на должной высоте, — спрашивает г-н Кононов и продолжает, что, по его мнению, если Рабочая группа потратила на проверку выполнения плана относительно мало времени, то он это объясняет только тем, что как отчёт Секретариата, так и разъяснения, данные в Рабочей группе, полностью удовлетворяли представителей, т. е. были на высоком качественном уровне. Я должен отметить, — продолжает г-н Кононов, — что в речи г-на Джурича было очень мало вопросов, касающихся отчёта Секретариата как такового и больше говорилось о вопросе, который не относится к повестке дня. Г-н Джурич говорил здесь о том, что в Комиссии применяется недемократический метод и в качестве примера он привёл совещание в Братиславе. Г-н Шик достаточно ясно показал нам цель и характер этого совещания, которые не дают г-ну Джуричу никаких оснований говорить о недемократических методах работы Комиссии. Г-н Джурич неоднократно здесь заявлял всем членам Комиссии о желании югославской делегации сотрудничать со всеми членами Комиссии; желательно, чтобы эти заявления не остались лишь словами, а были применены на деле.

В конце своего выступления г-н Кононов даёт краткую справку в отношении г-на Морозова и сообщает, что г-н Морозов, во время заседания Рабочей группы, был занят подготовкой материалов, связанных с работой сессии и его отсутствие, по мнению г-на Кононова, не отразилось на работе Рабочей группы, так как не было таких вопросов, на которые бы не могли дать исчерпывающего ответа присутствующие помощники секретаря. Больше того, на III сессии в работе Рабочей группы принимал участие не представитель Югославии, а его заместитель, но никому тогда не пришло в голову, что это неправильно. Вот почему замечания г-на Джурича в отношении г-на Морозова совершенно не обоснованы, — заканчивает г-н Кононов.

Председатель предоставляет слово представителю Болгарии.

Г-н Манолов (Болгария) указывает, что на повестке дня настоящей сессии Дунайской Комиссии первым пунктом стоит отчёт Секретариата

о его работе за 1951 год. Большинство делегаций, в том числе и болгарская делегация, высказались по существу этого вопроса. Г-н Джурич, вместо того, чтобы говорить по существу вопроса, повторил здесь то, что было выражено в ноте Югославии Дунайской Комиссии, и вместо того, чтобы действительно сотрудничать вместе, он отклоняется от прямой работы Комиссии и таким образом мешает сотрудничеству.

Председатель предоставляет слово представителю Чехословакии.

Г-н Шмельц (Чехословакия) сообщает, что он уже высказал точку зрения чехословацкой делегации об отчёте Секретариата и хотел бы сказать лишь несколько слов о выступлении г-на Джурича. Г-н Джурич был очень многословен в своём выступлении на пленарном заседании, между тем как его содействие в работе Рабочей группы было минимальное и имело явно отрицательный характер. В таком случае какое же основание имеет г-н Джурич говорить о характере работы Рабочей группы, — заканчивает г-н Шмельц.

Председатель обращает внимание всех членов Комиссии на то, чтобы вести дискуссию согласно повестке дня.

Перед нами п. 1 повестки дня, — говорит председатель, — содержание которого вам известно. Выступление же представителя Югославии г-на Джурича игнорирует цель наших прений, так как он затрагивает вопросы, не касающиеся работы сессии или уже исчерпанные, как например, вопроса Основных положений о плавании по Дунаю.

Г-н Манолов указал, что то, что было сказано г-ном Джуричем, уже известно несколько месяцев из ноты Югославского правительства. Зачем такая дискуссия? Только лишь для того, — продолжает председатель, — чтобы осложнить работу сессии. Г-н Джурич в качестве представителя Югославии хочет также поставить в дискуссии вопросы, не относящиеся к деятельности сессии, как например, договор между правительствами Югославии и Румынии, предусмотренный Дунайской Конвенцией по вопросу, касающемуся участка Железных Ворот. Румынское правительство официально доказало, что оно готово выполнить указания Конвенции, исключая условия, не соответствующие этим указаниям.

Произнесённая г-ном Джуричем речь в отношении визы является лишь шумной манифестацией. Запросив у Румынского посольства в Москве визу на выезд в Галац, г-н Джурич не ожидал ответа, а совершил длинное путешествие, чтобы попасть в Галац через Стокгольм, Франкфурт и Белград. Подобными речами г-н Джурич хочет нас свернуть с пути нашей работы, поэтому я предлагаю вернуться к повестке дня, — заканчивает председатель.

Г-н Джурич (Югославия):

«Господин Председатель!

Вы заявили о своём желании вести дискуссию только по п. 1 повестки дня. Я хотел бы оставить за собой право высказаться в другое время в отношении Вашего выступления и выступлений других представителей по поводу добной воли Югославии к мирному сотрудничеству, основанной не на словах, а на деле.»

Председатель спрашивает, у кого есть предложения. Слово представляется г-ну Шик.

Г-н Шик (Венгрия) предлагает следующий проект постановления по п. 1 повестки дня :

«Обсудив отчёт Секретариата Дунайской Комиссии о выполненной работе в 1951 году, пятая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

1. Деятельность Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии за отчётный период — одобрить.

2. План работы Дунайской Комиссии на 1952 год утвердить.»

Председатель спрашивает, имеются ли замечания.

Г-н Джурич (Югославия) предлагает разделить проект постановления, предложенный представителем Венгрии, на две части.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что можно обсудить это предложение в той части, чтобы план работы Комиссии на 1952 год принимать по пунктам.

Председатель отмечает, что, следовательно, речь идёт о принятии проекта постановления, предложенного венгерской делегацией по поводу деятельности Секретариата Комиссии за истекший период и плана работы на будущий год по пунктам. Таким образом предложение представителя Югославии может быть принято.

Председатель вносит предложение голосовать проект, предложенный венгерской делегацией, зачитывая его :

«Обсудив отчёт Секретариата Дунайской Комиссии о выполненной работе в 1951 году, пятая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ :

Деятельность Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии за отчётный период — одобрить.»

5 голосов «за», 1 голос «против».

Постановление по отчёту Секретариата Дунайской Комиссии о работе в 1951 году принимается пятью голосами против одного (Югославия) — (ДК/СЕС 5/20).

Сессия переходит к голосованию плана работы Дунайской Комиссии на 1952 год.

1. Заслушать на VI сессии информации представителей придунайских государств — участников Комиссии о состоянии судоходного фарватера Дуная и о мерах по его улучшению, в границах территориальных вод своего государства.

Первый пункт плана принимается единогласно.

2. Обсудить доклады Рабочего аппарата Комиссии о ходе работ по координации гидрометеорологической службы и гидрометеорологических наблюдений на Дунае.

Второй пункт плана принимается единогласно.

3. Рассмотреть план основных работ по улучшению условий судоходства на Дунае.

Третий пункт плана принимается единогласно.

4. Утвердить план работы и бюджет Комиссии на 1953 год.

Четвёртый пункт плана принимается единогласно.

5. Доклад Секретариата Дунайской Комиссии о работе за отчётный период 1949—1952 г.г. и выборы руководства Комиссии.

Пятый пункт плана принимается единогласно.

Ставится на голосование план в целом.

6 голосов «за».

План работы Дунайской Комиссии на 1952 год принимается единогласно — (ДК/СЕС 5/21).

Председатель констатирует, что постановление, касающееся одобрения деятельности Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии за 1951 год, принято пятью голосами против одного, и план работы Дунайской Комиссии на 1952 год был сейчас проголосован по пунктам. Желательно было бы заслушать мнение господ представителей о процедуре.

Слово предоставляется г-ну Морозову.

Г-н Морозов (СССР) вносит предложение о том, чтобы доклад председателя Рабочей группы о проверке отчёта о выполнении плана работы Комиссии в 1951 г. был принят к сведению, поскольку господа представители уже высказали своё мнение по докладу, сделанному г-ном Шик относительно работы Рабочей группы.

Председатель заявляет, что, если нет замечаний, сессия будет считать, что доклад председателя Рабочей группы г-на Шик принят к сведению.

Г-н Джурич (Югославия) имеет замечания к порядку ведения заседания и обращает внимание на то, что здесь идёт речь о проекте постановления, внесённом венгерской делегацией, из которого проголосован первый пункт, а затем проголосован второй пункт, как это было предложено г-ном Морозовым. Теперь, — говорит г-н Джурич, — следовало бы приступить к голосованию венгерского проекта постановления в целом, но я не настаиваю на этом.

Г-н Морозов (СССР) говорит о том, что сессия условилась заранее о порядке голосования и приняла три самостоятельных решения: первое относится к оценке работы Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии в соответствии с проектом постановления, предложенным венгерской делегацией, второе решение касается плана, т.е. принят план работы Комиссии на 1952 г. Следовательно, — продолжает г-н Морозов, — как мы условились, п. 2 проекта постановления, предложенного венгерской делегацией, сам по себе отпадает, что было и соответствующим образом оговорено г-ном председателем. И в-третьих, при общем согласии принято решение — принять к сведению доклад председателя Рабочей группы, что полностью соответствует Правилам процедуры. Поэтому у меня есть предложение перейти к следующему пункту новостки дня, — заканчивает г-н Морозов.

Г-н Джурич (Югославия) просит установить, будет ли венгерский проект постановления голосоваться в целом или нет, так как ст. 23 Правил процедуры точно указывает метод как следует поступать.

Председатель, прежде чем предоставить слово г-ну Шик, просит г-на Джурича повторить своё предложение по поводу венгерского проекта постановления.

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что югославской делегации не безразлично, является ли венгерский проект постановления принятым

единогласно или нет, поскольку югославская делегация голосовала против первого пункта и за второй пункт постановления.

Председатель предоставляет слово г-ну Шик.

Г-н Шик (Венгрия) напоминает сессии, что после того, как он внёс проект постановления, югославской делегацией было внесено предложение голосовать по частям. Никто против этого не возражал, стало быть, по-моему, всё в порядке, — говорит г-н Шик.

Г-н Джурич (Югославия):

«В этом случае Вы, Господиц Шик, должны были отказаться от п. 2 постановления.»

Г-н Шик (Венгрия):

«Я хочу г-ну Джуричу напомнить одну пословицу, а именно: кто молчит, когда говорят, значит, соглашается. Поэтому я и не возражал против голосования по пунктам и считал это нужным.»

Председатель переходит к п. 2 повестки дня — Проект унификации правил речного надзора на Дунае — и предоставляет слово для доклада заведующему Отделом речного надзора Дунайской Комиссии г-ну Кандеву.

Г-н Кандев (Рабочий аппарат Комиссии) зачитывает доклад ДК/СЕС 5/5.

Заседание закрывается в 22 часа 30 минут.

*Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА*

*Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ*

ПРОТОКОЛ

No. 36

ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

13 декабря 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н Манолов
Венгрии	— г-н Шик
Румынии	— г-н Преотяса
СССР	— г-н Морозов
Чехословакии	— г-н Шмельц
Югославии	— г-н Джурич

Заседание открывается в 11 часов 15 минут.

Председатель, открывая заседание, переходит к обсуждению п. 2 новостки дня — Проект унификации правил речного надзора на Дунае. По этому вопросу был заслушан доклад заведующего Отделом речного надзора Дунайской Комиссии г-на Кандева.

Слово предоставляется представителю Венгрии.

Г-н Шик (Венгрия) говорит, что вопрос о правилах речного надзора на Дунае для сессии не новый и сам проект, находящийся перед членами Комиссии, тоже не новый. В своей первоначальной форме он обсуждался на прошлой сессии. Члены Комиссии уже имели возможность высказаться по поводу этого проекта на пленарных заседаниях и в Рабочей группе на прошлой сессии. С тех пор проект был подвергнут дальнейшей разработке и сейчас он лежит перед нами в исправленной и дополненной редакции.

Венгерская делегация считает этот проект в целом правильным и вполне подходящим для пред назначенной цели. Поэтому нет надобности рассматривать проект в целом, а целесообразнее — приступить к его постатейному обсуждению.

Г-н Манолов (Болгария) заявляет о полном согласии болгарской делегации с мнением г-на Шик и присоединяется к его предложению приступить к постатейному обсуждению проекта Правил речного надзора.

Г-н Джурич (Югославия) сообщает, что югославская делегация не будет возражать против посттатейного обсуждения проекта, если большинство Комиссии пожелает этого, несмотря на то, что он ожидал вначале обсуждение некоторых принципиальных вопросов, вытекающих из проекта, разработанного Секретариатом. Эти принципиальные вопросы видны из поправок к проекту, внесенных югославской делегацией. В первую очередь это метод, которым организуется речной надзор, а затем рассмотрение аварий и других случаев бедствия, которые могут иметь место на Дунае.

Всё же, если большинство Комиссии предпочитает приступить к посттатейному обсуждению проекта, то югославская делегация согласна.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что, поскольку советская делегация имела возможность ознакомиться с внесенными к проекту поправками, то она констатирует, что большинство из них улучшают проект и они могут быть, при общем одобрении сессии, включены в окончательный текст Правил речного надзора. Поэтому г-н Морозов поддерживает предложение начать на сегодняшнем заседании посттатейное обсуждение

проекта Правил речного надзора и поправок, внесённых к этому проекту.

Председатель заявляет, что, если нет других замечаний, он переходит к постатейному обсуждению проекта Правил речного надзора.

Зачитывается ст. 1.

Ст. 1 принята единогласно.

Зачитывается ст. 2.

Г-н Шербан (Румыния) от имени румынской делегации вносит предложение несколько улучшить текст ст. 2 в смысле уточнения, а именно в первом абзаце этой статьи после слова «сохранности» добавить слова «гидротехнических и портовых». Таким образом ст. 2 будет более ясна.

Председатель спрашивает, есть ли ещё замечания. Поскольку таких нет, он переходит к голосованию ст. 2 с уточнением, внесённым румынским делегатом, которое не меняет сути статьи.

6 голосов «за».

Ст. 2 принята единогласно.

Зачитываются ст. ст. 3 и 4 вместе, так как имеется югославская поправка, касающаяся обеих статей — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Манолов (Болгария) сообщает, что болгарская делегация считает возможным принять поправку югославской делегации к ст. ст. 3 и 4 проекта.

Председатель зачитывает редакцию ст. 3, предусмотренную югославской поправкой. Речь идёт о том, чтобы заменить ст. ст. 3 и 4 проекта следующей новой статьёй:

«Статья 3

Речной надзор осуществляется капитанами портов каждого из прибрежных придунайских государств на своём соответствующем участке реки.

Этот надзор осуществляется в портах и на линии.»

Поскольку нет замечаний, председатель переходит к голосованию новой ст. 3, которая была зачтана.

6 голосов «за».

Ст. 3 принята единогласно.

Председатель обращает внимание на то, что, начиная с этой статьи, меняется нумерация статей проекта. Это изменение нумерации будет проведено после обсуждения всех статей.

Ставится на обсуждение ст. 5, к которой имеется югославская поправка — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Шмельц (Чехословакия) заявляет, что с поправкой югославской делегации к ст. 5 проекта можно согласиться.

Поскольку нет других замечаний, зачитывается и голосуется ст. 5 с учётом югославской поправки.

6 голосов «за».

Ст. 5 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 6, к которой имеются две поправки:

от венгерской делегации — (ДК/СЕС 5/17) и от югославской делегации — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Джурчић (Югославия) от имени югославской делегации говорит, что поправка венгерской делегации может быть принята и поддерживает её.

Зачитывается и голосуется ст. 6 с учётом венгерской и югославской поправок.

6 голосов «за».

Ст. 6 принята единогласно.

Г-н Морозов (СССР) в связи с тем, что принято изменение ст. 6, обращает внимание, что к этой статье имеется Приложение, в первом абзаце которого находится ссылка на ст. 6 о том, что единообразный знак накрашивается на корпусе судна, в носовой части, с обоих бортов, в виде ромба, окаймлённого синей рамкой. Советская делегация вносит предложение добавить в конце первого абзаца Приложения слова «на белом фоне». Имелось в виду, что, если судно будет окрашено в белый цвет, то знак будет заметен; если судно будет окрашено в другой цвет, то синяя рамка не будет выделяться и ромб не будет заметен. Поэтому надо сказать «накрашивается на белом фоне».

Председатель указывает, что это исходит из поправок, принятых сессией к ст. 6 и полагает, что можно принять изменение Приложения. Следовательно, Приложение к Правилам речного надзора будет изменено согласно предложению, внесённому г-ном Морозовым.

Ставится на обсуждение ст. 7, к которой имеется югославская поправка — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Манолов (Болгария), указывая, что текст ст. 7 ссылается на ещё не принятые статьи, вносит предложение обсуждать ст. 7 лишь после обсуждения ст. ст. 10, 15, 17, 18, 19 и 20.

Предложение, внесённое г-ном Маноловым, принимается без возражений.

Ставится на обсуждение ст. 8, к которой имеются две поправки: поправка чехословацкой делегации — (ДК/СЕС 5/18) и поправка югославской делегации — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Морозов (СССР) просит предоставить слово эксперту советской делегации г-ну Манжину.

Г-н Манжин (СССР) заявляет о том, что ст. 8 является одной из основных статей Главы II проекта, касающейся речного надзора в портах и поэтому нужно с особым вниманием отнестись к этой статье. По мнению советской делегации, редакционные поправки, внесённые чехословацкой и югославской делегациями, касающиеся первого абзаца, могут быть приняты.

Также и редакционная поправка югославской делегации к § 1 могла бы быть принята.

Несколько иначе обстоит дело со следующей поправкой югославской делегации — исключить § 3 и § 5 из ст. 8.

Советская делегация считает наблюдение и контроль за состоянием порта, причалов и акватории порта, за содержанием порта в должном порядке и чистоте, одними из важнейших функций речного надзора в

портах. Неудовлетворительное состояние причалов и их засорённость не могут обеспечить безопасности судоходства, т.е. основной задачи, к которой направлены все усилия Комиссии. При этом хотелось бы отметить, что, как видно, Секретариат, составляя эту статью, пользовался выпиской из югославского закона о службе югославского порта, а именно ст. 17, которая начинается следующими словами :

«Портовые управления обязаны интересоваться тем, чтобы компетентные власти содержали порт и берег в исключительной чистоте...» Поэтому г-н Манжин полагает, что югославская делегация, вероятно, учитывая эти доводы, снимет своё предложение об исключении § 3, являющегося одной из основных функций органов речного надзора.

То же самое можно было бы сказать и в отношении § 5. Разве к задачам речного надзора не относится контроль за состоянием навигационной обстановки в порту в целях обеспечения судоходства, — спрашивает г-н Манжин и говорит, что нельзя привести логического довода за исключение этих параграфов.

Что же касается поправки югославской делегации к § 8, то советская делегация считает, что эта поправка носит несколько формальный характер, в то время, как редакция § 8, предложенная Секретариатом, разрешает вопрос по существу. Поэтому можно было бы предложить решение, совмещающее обе редакции, взяв за основу текст § 8 ст. 8 проекта и добавив основную мысль поправки югославской делегации. Тогда § 8 ст. 8 имел бы следующую редакцию :

«Расстановка судов на зимний отстой отвечала требованиям безопасной стоянки флота и сохранности береговых сооружений, а также постановлениям правил соответствующих портов или зимовников.»

В конце своего выступления г-н Манжин заявляет, что поправка югославской делегации к § 10, по существу исключающая слова «очистке акватории» из предложенного текста проекта, могла бы быть принята.

Г-н Джурich (Югославия) отмечает, что поправка чехословацкой делегации правильна, имея в виду слово, которое использовано во французской редакции, но он не совсем уверен, отвечает ли русский термин, использованный в этой статье, французскому и считает, что выражение «в частности» следует заменить словом «особенно».

Что касается замечаний, сделанных советским экспертом по поводу югославских поправок, то, по мнению г-на Джурicha, югославские поправки вполне обоснованы. Г-н Джурich считает, что постановление, выраженное словами проекта «сохранять в надлежащем порядке и чистоте причалы» несколько выходит за пределы компетенции Дунайской Комиссии. Само собою разумеется, что каждая страна-член Комиссии даст указание своим органам, чтобы сохранять причалы в надлежащем порядке, поскольку это является её обязанностью, вытекающей из Конвенции и потому, что это полностью соответствует интересам каждого государства-члена Комиссии.

Вот почему югославская делегация внесла предложение изменить редакцию §§ 8 и 10, — заканчивает г-н Джурich.

Г-н Шик (Венгрия) обращает внимание сессии на два момента. Первое, если идти по пути, который рекомендует г-н Джурich, то нужно

будет выпустить не только §§ 3 и 5, а ещё целую серию параграфов, как например, 7, 10 и 11, так как в них говорится о рыбной ловле и водном спорте. Если думать логически до конца, тогда вообще нельзя этого смешивать.

Второе, цель Дунайской Комиссии — унифицировать правила речного надзора. Обстоятельство, что то или иное правило в Югославии уже применено, не является причиной, чтобы не унифицировать правил вообще.

Г-н Морзов (СССР) полностью разделяет точку зрения, высказанную г-ном Шик в дискуссии по данной статье.

Г-н Джурич (Югославия) просит предоставить слово эксперту югославской делегации г-ну Драговичу.

Г-н Драгович (Югославия) даёт пояснения к поправкам югославской делегации.

Председатель, констатируя, что желающих выступить больше нет, переходит к голосованию ст. 8. Поскольку эта статья большая, она голосуется по параграфам.

Ставится на голосование первый абзац в редакции, зачитанной г-ном Манжиным, с учётом чехословацкой и югославской поправок.

Первый абзац принят единогласно.

Г-н Джурич (Югославия) :

«Господин Председатель, я хотел бы заслушать русский текст этого абзаца, будет ли там выражение «в частности» или «особенно».

Г-н Шмельц (Чехословакия) :

«Я считаю, что можно согласиться с применением слова «особенно».

Г-н Морозов (СССР) :

«Мы имеем третье выражение, которое ближе к истине, а именно: «в особенности». Это выражение обобщает оба выражения: «в частности» и «особенно». Мне кажется, что с этим можно согласиться.»

Председатель сообщает, что редакция, зачитанная г-ном Манжиным, имеет выражение «в особенности».

Ставится на голосование § 1 с учётом югославской поправки.

Параграф 1 принят единогласно.

Параграф 2 принят единогласно.

К § 3 имеется югославская поправка об исключении этого параграфа из проекта, как лишнего.

Поправка югославской делегации к § 3 отклонена пятью голосами, при одном голосе «за».

Ставится на голосование § 3.

Параграф 3 принят пятью голосами против одного.

Параграф 4 принят единогласно.

К § 5 имеется югославская поправка об исключении этого параграфа из проекта, как лишнего.

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

Параграф 5 принят пятью голосами против одного.

Параграф 6 принят единогласно.

Параграф 7 принят единогласно.

Параграф 8, изложенный в новой редакции, зачитанной г-ном Манжинским, с добавлением югославской поправки, принят единогласно.

Параграф 9 принят единогласно.

Параграф 10 принят единогласно в редакции, предусмотренной югославской поправкой.

Параграф 11 принят единогласно.

Параграф 12 принят единогласно.

Ставится на голосование ст. 8 в целом.

5 голосов «за», 1 голос «против».

Ст. 8 принята пятью голосами против одного.

Председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель ставит на обсуждение ст. 9, к которой имеется поправка югославской делегации — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Шмельц (Чехословакия) указывает, что, поскольку эта поправка уже принята в предыдущих статьях, то и в данном случае не следует её отклонять.

Зачитывается и голосуется ст. 9 с учётом югославской поправки.

6 голосов «за».

Ст. 9 принята единогласно.

Зачитывается и голосуется ст. 10, к которой имеется югославская поправка, уже принятая в предыдущих статьях — (ДК/СЕС 5/12).

6 голосов «за».

Ст. 10 принята единогласно.

Председатель зачитывает и ставит на голосование ст. 11, к которой имеется югославская поправка — (ДК/СЕС 5/12). Он также считает, что эту поправку можно принять.

6 голосов «за».

Ст. 11 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 12, к которой имеется югославская поправка — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Шмельц (Чехословакия) просит предоставить слово эксперту чехословацкой делегации г-ну Глава.

Г-н Глава (Чехословакия) говорит, что чехословацкая делегация не видит причин, которые могли бы её убедить в необходимости опустить в ст. 12 выражение «на суда, следующие транзитом». Суда, следующие транзитом, не должны никоим образом быть задержаны, а наоборот, им следует оказывать всяческую помощь, чтобы их проход осуществлялся в возможно короткий срок. Всякое другое изложение противоречило бы ст. 27 Конвенции и поэтому чехословацкая делегация предлагает отклонить югославскую поправку и сохранить текст проекта.

Г-н Морозов (СССР) вносит предложение поручить экспертам делегаций подготовить редакцию ст. 12 к завтрашнему заседанию.

Г-н Джурнич (Югославия) заявляет о согласии югославской делегации с предложением г-на Морозова.

Председатель поручает отредактировать ст. 12 экспертам делегаций.

Ставится на обсуждение ст. 13, к которой имеется югославская поправка — (ДК/СЕС 5/12).

Слово предоставляется г-ну Манжину.

Г-н Манжин (СССР) указывает на то, что больших расхождений между текстом ст. 13 проекта и поправкой югославской делегации не имеется. Поэтому представляется возможным сочетать текст ст. 13 в редакции проекта с югославской поправкой, с тем, чтобы общая редакция была приемлема для всех. Предлагается взять за основу поправку югославской делегации, но после слов «Капитан порта извещает судоводителей» добавить следующие слова из проекта: «всеми имеющимися в его распоряжении средствами связи». В остальном сохранить полностью редакцию, предложенную югославской делегацией.

Чем объясняется необходимость такой вставки? Нам кажется, — говорит г-н Манжин, — что мы не имеем права не обязать капитана порта, в случае получения им сведений об изменениях или неправильностях навигационной путевой обстановки, немедленно принять все необходимые меры для использования всех средств связи, имеющихся у него, с тем, чтобы предупредить судоводителей, следующих в направлении, о местности, где навигационная путевая обстановка бездействует, снесена или уничтожена.

Без этой вставки возможны случаи аварий, когда отдельные капитаны портов не проявят необходимой энергии и заботы в отношении судоводителей.

Поскольку нет замечаний, ставится на голосование ст. 13 с югославской поправкой в редакции, зачитанной г-ном Манжиным.

6 голосов «за».

Ст. 13 принята единогласно.

Заседание закрывается в 14 часов 10 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

П Р О Т О К О Л
№. 37
ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
14 декабря 1951 года
г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н Манолов
Венгрии	— г-н Шик
Румынии	— г-н Преотяса
СССР	— г-н Морозов
Чехословакии	— г-н Шмельц
Югославии	— г-н Джурин

Заседание открывается в 10 часов 15 минут.

Председатель, открывая заседание, вносит предложение вернуться к обсуждению ст. 12, составленной экспертами делегаций в новой редакции, которая зачитывается.

Ставится на голосование ст. 12 в редакции, изложенной экспертами делегаций.

6 голосов «за».

Ст. 12 в уточнённой редакции принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 14, к которой имеются югославские поправки — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Джурич (Югославия) даёт пояснения к югославским поправкам к этой статье и сообщает, что югославская делегация не возражает против редакции первого абзаца.

Поправка к § 5 этой статьи внесена потому, чтобы установить ограждение лишь тех пролётов мостов, под которыми проложен судоходный путь. Югославская делегация считает, что этого будет достаточно, поскольку нет необходимости в ограждении фарватера там, где не проложен судоходный путь.

К § 9 внесена поправка, которой предлагается включить в текст слова «по мере возможности», потому что редакция § 9 изложена в категорической форме, что может способствовать недоразумениям.

К § 10 внесена поправка об исключении слов «или вызывается необходиностью» на основании ст. 32 Конвенции, в которой говорится лишь о лоцманской проводке.

Говоря о поправках к ст. 14 проекта вообще, *Г-н Джурич* констатирует, что Секретариат, составляя этот проект, обходил интересы прибрежных государств.

Югославская делегация считает, что её поправки вполне обоснованы и должны быть приняты.

Г-н Морозов (СССР) заявляет, что, по его мнению, толкование ст. 14 полностью соответствует Конвенции и не требует никаких доказательств. Параграф 9 ст. 14 изложен правильно, а именно, чтобы «гидротехнические и другие работы, проводимые на линии, не мешали судоходству и были своевременно ограждены знаками предупреждения». В Конвенции на сей счёт говорится в ст. 3 о том, что придунайские государства взяли на себя обязательства содержать свои участки Дуная в

судоходном состоянии, а также не ставить препятствий или помех для судоходства на фарватерах Дуная. Об этом именно и говорится в § 9 ст. 14.

Дальше ст. 26 Конвенции в последнем абзаце предусматривает, что полицейские правила, применяемые на Дунае, должны быть такими, чтобы не мешать судоходству, и § 9 ст. 14 говорит о том, чтобы «...работы, проводимые на линии, не мешали судоходству и были своевременно ограждены...» Югославская же поправка говорит о том, чтобы эти работы «по мере возможности не мешали нормальному движению»; тут явное ограничение, которое неприемлемо. Читая эту статью в редакции югославской делегации, судоводители не будут знать как итти — полным ходом, нормальным ходом или совсем не итти. Каждый прораб, руководящий работами вблизи от фарватера, будет рассуждать — мешают ли эти работы или не мешают судоходству «по мере возможности», т. е. прораб может решать по-своему, в то время, как в § 9 проекта, предложенного Секретариатом, прямо говорится о том, чтобы проводимые на линии работы не мешали судоходству и были ограждены.

По мнению г-на Морозова, если внимательно подойти к обсуждению ст. 14 с югославской поправкой и принять во внимание указание Конвенции, можно оставить § 9 без изменений.

Что касается поправки югославской делегации к § 5, которой предлагается заменить § 5 новым текстом, то её, по мнению советской делегации, можно было бы принять. Эта поправка уточняет технический смысл статьи и является вполне приемлемой.

Что касается поправки к § 10, которой предлагается опустить слова «или вызывается необходимостью», то советская делегация с этим согласна. Эта поправка уточняет ст. 14 и она могла бы быть принята.

Советская делегация также согласна принять первый абзац ст. 14 в редакции проекта с дополнением, изложенным в югославской поправке. Разница небольшая, но поправка уточняет смысл статьи.

Таким образом, ст. 14 может быть при желании согласована.

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что, поскольку г-н Морозов согласен с поправкой югославской делегации, за исключением поправки к § 9 ст. 14, то он хотел бы вернуться к этой поправке, полагая, что после этого г-н Морозов изменит своё мнение.

Далее г-н Джурич говорит:

«Г-н Морозов против выражения «по мере возможности». Я хочу привести пример в обоснование этого выражения в нашей поправке. Румынская баржа затонула в Сипском канале, вследствие чего плавание в этом районе было прекращено в течение месяца. Вот почему мы и просим вставить в § 9 слова «по мере возможности», именно для тех случаев, когда мы хотим, но не имеем возможности помочь судоходству.

Поскольку от таких случаев может произойти ограничение судоходства, югославская делегация настаивает на уточнении проекта.

В то время, когда мы разрабатываем правила о беспрепятственном судоходстве на Дунае, некоторые придунайские страны чинят препятствия югославскому флоту в плавании.

Я могу привести пример в отношении Венгрии. Например, нашему судну «Корбун» запретили пользоваться биноклями, прожекторами, и вам, как специалистам, не следует объяснять, в каком затруднении оказалось это судно.

Югославской поправкой к § 9 ст. 14 не преследуется цель изменить смысл параграфа, а наоборот, она является гарантией против злоупотреблений другими державами.»

Г-н Морозов (СССР) заявляет, что югославская поправка противоречит ст. 3 Конвенции. В ст. 3 Конвенции говорится о том, чтобы придуманные страны не чинили препятствий судоходству, а в югославской поправке говорится «по мере возможности». Ст. 26 Конвенции говорит, что полицейские правила должны быть такими, чтобы они не мешали судоходству, а в югославской поправке добавляется «нормальному». Подобного рода выражений нет в Конвенции. Мы, — говорит г-н Морозов, — должны понимать, что сейчас составляются правила, которые требуют точности в изложении текста, исключающего различные толкования. Поэтому советской делегации непонятно настоятельное требование представителя Югославии об изменении § 9 ст. 14.

Г-н Шик (Венгрия) останавливается на трёх моментах, о которых говорил г-н Джурич. Югославская делегация в своей поправке к § 9, очевидно, исходит из той старой истины, что никто не обязан делать невозможное. Это конечно так, и венгерская делегация охотно согласилась бы с поправкой «по мере возможности», если можно было бы добавить, по каким правилам, каким аршином можно измерять эту «меру возможности». Но мы этого установить заранее не можем, — говорит г-н Шик, — и если мы допустим это выражение, то мы предоставим возможность не требовать от людей того, что можно требовать. С таким же успехом можно было бы снять весь параграф, так как он с предлагаемой поправкой не имеет смысла.

Во-вторых, это относится в той же мере и ко всем остальным параграфам. В других параграфах есть другие предписания, например, о навигационной обстановке, значит и здесь нельзя обязывать человека следить за обстановкой, а только лишь «по мере возможности».

Третий и самый главный момент следующий: при коррективе проекта допущена ошибка. В тексте ст. ст. 8 и 14 каждый параграф начинается с прописной буквы, хотя все эти параграфы являются придаточными к одному главному предложению, в котором говорится о том, чтобы вести наблюдение за тем-то и тем-то, в то время, как в югославской поправке говорится — «по мере возможности». В этом случае контроль будет очень несовершенен. Я приведу маленький пример, — продолжает г-н Шик. Назначен контролёр для проверки, как люди платят налог, со следующим указанием: «Проконтролируйте, как, по мере возможности, люди платят налог!» Вот к чему приведёт выражение «по мере возможности».

Что касается жалобы г-на Джурича на Венгрию, то г-н Шик не отвечает на эту жалобу, так как она не относится к повестке дня и потому, что когда жалобы югославских граждан подвергаются обследованию, очень многие из них имеют совершенно противоположный смысл.

Г-н Джурич (Югославия) сообщает, что г-н Морозов повторил то, что он сказал в первом своём выступлении. Он зачитал ст. 3 Конвенции и вновь подчеркнул, что выражение «нормальному судоходству», имеющееся в поправке, не соответствует Конвенции. Г-н Джурич говорит, что это выражение абсолютно верное, соответствует юридическим правилам и находится в ст. 4 Конвенции, которая гласит: «...необходимые для обеспечения нормального судоходства...» Следовательно, югославская делегация не выдвигает своей поправки в противовес Конвенции, а использует текст Конвенции и поэтому нет никаких оснований не использовать этого выражения.

По поводу заявления г-на Шик, что, мол, здесь неуместно вести дискуссию о затруднениях, причиняемых Венгрией югославскому флоту в плавании, югославская делегация считает, что следовало бы посвятить одно из заседаний именно вопросу затруднений в плавании. Югославская делегация была бы в состоянии изложить много фактов, не боясь упрёков, что она не следует указаниям Конвенции. Это необходимо потому, что власти, причиняющие трудности, не отвечают на ноты или пытаются отвечать в таком духе, чтобы, после изучения вопроса, было установлено, что факта, указанного в ноте, нет. Такой метод применяется и в других вопросах, в особенности, когда речь идёт о пограничных инцидентах.

Г-н Манолов (Болгария) обращает внимание господ представителей на то, что г-н Джурич говорил много о фактах, которые не имеют никакого отношения к работе сессии. Нераз мы здесь слышали декларации г-на Джурича, — говорит г-н Манолов, — что югославская делегация придерживается постановлений Конвенции, но я удивляюсь, почему же, в данном случае, г-н Джурич настаивает на внесении поправки, противоречащей постановлениям Конвенции. Это подробно объяснил г-н Морозов.

В данном случае г-н Джурич имеет полную возможность доказать на деле, что югославская делегация придерживается постановлений Конвенции и изменить своё мнение в отношении текста ст. 14.

Г-н Шик (Венгрия) отвечает г-ну Джуричу на вопрос о разборе жалоб и считает, что обсуждать этот вопрос здесь было бы возможно только тогда, если были бы в распоряжении сессии достаточно установленные факты. На основе одностороннего заявления их обсуждать нельзя. Поэтому г-н Шик считает, что предложение, внесённое г-ном Джуричем о том, чтобы здесь на сессии заниматься разбором жалоб, совершенно отпадает, так как нет установленных фактов.

Председатель считает, что предложение представителя СССР о том, чтобы не отходить в дискуссии от плана работы, совершенно разумно, а если г-ну Джуричу понадобится ответ на жалобы, то румынская делегация готова ответить ему отдельно.

Г-н Джурич для того, чтобы поддержать свои аргументы, говорит о катастрофе в Сипском канале на Дунае, в то время, как на сессии не идёт речь об исключительных случаях. Разве целью Дунайской Комиссии является планирование катастроф на Дунае, — говорит г-н председатель. В § 9 ст. 14 речь идёт о технических работах.

Что касается югославской поправки и редакции проекта, то румынская делегация вполне согласна с редакцией проекта, ибо она более ясна.

Г-н Морозов (СССР) указывает, что можно согласиться с поправкой представителя Венгрии к ст. 14, т. е. после двоеточия, имеющегося в первом абзаце, дальнейшие параграфы излагать не с заглавной, а со строчной буквы и заканчивать их точкой с запятой.

Председатель заявляет, что это грамматическое уточнение приемлемо и будет принято во внимание.

Председатель переходит к голосованию ст. 14 по параграфам.

Первый абзац принят единогласно с поправкой югославской делегации.

Параграф 1 принят единогласно.

Параграф 2 принят единогласно.

Параграф 3 принят единогласно.

Параграф 4 принят единогласно.

Параграф 5 принят единогласно с поправкой югославской делегации.

Параграф 6 принят единогласно.

Параграф 7 принят единогласно.

Параграф 8 принят единогласно.

К § 9 имеется югославская поправка, котораяолосуется.

Поправка югославской делегации к § 9 отклонена пятью голосами, при одном голосе «за».

При голосовании § 9 — параграф принят пятью голосами против одного.

Параграф 10 принят единогласно с поправкой югославской делегации.

Ставится на голосование ст. 14 в целом.

Ст. 14 принята пятью голосами, при одном воздержавшемся.

Ставится на обсуждение ст. 15, к которой имеется югославская поправка — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Морозов (СССР) сообщает, что предлагается заменить текст ст. 15 проекта новым текстом, изложенным в поправке югославской делегации. Чтобы восстановить эту поправку в памяти, он зачитывает её: «Капитан порта, по мере возможности, немедленно оказывает всяческую помощь судам и другим плавсредствам, находящимся в опасности, имея в то же время право звать на помощь, в случае необходимости, любое судно, находящееся поблизости.» Тут имеется небольшая разница по сравнению с проектом. Оказание помощи аварийному судну требует необычно решительных и немедленных действий, как это изложено в ст. 15 проекта, а к этой статье предлагается поправка с оговоркой, т. е., что капитан порта будет оказывать помощь «по мере возможности», что противоречит вышеуказанному требованию немедленной помощи. Проект предусматривает принцип скорой помощи, а в поправке предлагается помочь «по мере возможности». По существу эта оговорка ликвидирует смысл всего параграфа.

Во всех конвенциях, которые не раз заключались о спасении жизни

людей и оказании помощи на море, именно подчёркивается срочность, необходимость. В этом весь смысл контроля со стороны речного надзора. Принимая Правила речного надзора, сессия имеет возможность условиться, чтобы помочь оказывалась немедленно. Это общий интерес всех государств.

По мнению советской делегации, вставка, предлагаемая югославской делегацией, может создать условия, при которых капитан порта не проявит необходимой инициативы и не примет необходимых мер по оказанию помощи терпящему бедствие судну, и такое промедление может повлечь за собой тяжёлые последствия для аварийного судна и для других судов, находящихся поблизости, в особенности при перевозках опасных веществ (керосина, бензина и др.).

Югославская поправка была советской делегацией тщательно рассмотрена с точки зрения целесообразности её применения и, по её мнению, редакция проекта вполне достаточна для того, чтобы её включить в Правила.

Г-н Джурнич (Югославия) отмечает, что, при представлении этой поправки, югославская делегация руководствовалась теми же условиями, о которых говорилось в поправках к ст. 14, а именно, согласовать текст статьи с реальными возможностями. Это вызвано тем, что Югославия имеет особое географическое положение на Дунае, имеет наибольший участок Дуная, вследствие чего большинство судов проходит обязательным порядком территориальные воды Югославии, и нужно иметь в виду, чтобы её обязанности не были без причины преувеличены и чтобы плавание не осложнялось.

Югославская делегация согласна изменить свою поправку в следующем смысле: «Капитан порта оказывает всяческую помощь судам...» Г-н Джурнич полагает, что такое решение вопроса отвечает точке зрения, высказанной г-ном Морозовым.

Г-н Морозов (СССР) просит г-на Джурчика уточнить предлагаемую редакцию.

Г-н Джурнич (Югославия) читает: «Капитаны порта немедленно оказывают всяческую возможную помощь судам...» и т. д., опуская слова «по мере возможности», и обращает внимание на то, что подобное выражение очень часто используется в юридических текстах, а именно в уголовных кодексах, когда люди вынуждены подвергать себя опасности. В таких случаях они должны оказывать «всяческую возможную помощь».

Г-н Морозов (СССР) отмечает, что советская делегация согласна заменить в ст. 15 проекта слова «Служба речного надзора» словами «Капитан порта». Что же касается слова «возможную», предлагаемого новой редакцией, зачитанной г-ном Джурничем, г-н Морозов всё-таки считает, что этого слова нельзя включать в проект, потому что «невозможной помощи» нет. Помощь или оказывается, или не оказывается. Если у капитана порта нет возможности оказать помощи, он имеет возможность вызвать необходимые средства для оказания помощи из любого-

порта, привлечь какое-либо судно, без различия флага, из другой прибрежной страны, к оказанию помощи.

Как известно, в § 3 ст. 76 Основных положений, с которой согласилась и югославская делегация, говорится об обязанностях капитана судна, в случае необходимости оказания помощи другим судам, следующее: «Все суда, находящиеся поблизости от судна, подающего сигналы о помощи, должны немедленно оказать последнему всяческое содействие» и дальше, в результате предложений югославской и венгерской делегаций, было согласовано: «если не угрожает опасность судну и пассажирам судна, оказывающего помощь».

Таким образом, не имеет никакого смысла ослаблять духа требований ст. 15, включая слово «возможную».

Г-н Шик (Венгрия) от имени венгерской делегации заявляет о согласии с тем, что было сказано представителем Советского Союза на счёт ст. 15, но он считает, что югославская поправка и в новой форме неприемлема. Если имеется намерение подчеркнуть важность этой статьи, то, по мнению венгерской делегации, не следует говорить в повествовательной форме, что, мол, капитан порта оказывает помощь и т.д., а правильнее сказать «обязан оказывать помощь». То же самое относится и к другим выражениям. Венгерская делегация считает более правильным сказать «привлечь другие суда к оказанию помощи», а не просто «звать на помощь», тем более, что обязанность другого судна притти на помощь уже установлена Основными положениями о плавании по Дунаю.

Г-н Джурнич (Югославия) считает, что нужно учитывать факт, что сессия разрабатывает проект унифицированных Правил речного надзора, а не Основные положения. Этот факт часто упускается из вида и не принят во внимание проектом.

Г-н Морозов (СССР) снова высказывает в защиту проекта, предложенного Секретариатом, ибо он составлен на основе унификации правил речного надзора и действующих законов в придунайских странах. При составлении ст. 15 приняты во внимание ст. 84 декрета № 41 Румынской Народной Республики, а также ст. ст. 43 и 46 югославского закона о службе капитана порта.

Далее г-н Морозов цитирует выдержки из этих статей. Кроме этого, — говорит г-н Морозов, — Секретариат Комиссии при составлении ст. 15 принимал во внимание также ст. 121 болгарского закона о торговом судоходстве и соответствующие положения из советского законодательства. Таким образом, подчёркивает г-н Морозов, Секретариат в первую очередь принимал во внимание унификацию правил речного надзора на Дунае.

В связи с тем, что советская делегация, в целях улучшения редакции ст. 15, считает необходимым найти согласованное решение, г-н Морозов предлагает обсудить ст. 15 проекта на совещании экспертов.

Г-н Джурнич (Югославия) говорит, что он согласен с предложением г-на Морозова.

С этим же предложением согласились и все остальные делегаты.
Ст. 15 передаётся для уточнения текста экспертам делегаций.
Заседание закрывается в 12 часов 30 минут.

*Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА*

*Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ*

ПРОТОКОЛ

No. 38

ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

15 декабря 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н Манолов
Венгрии	— г-н Шик
Румынии	— г-н Преотяса
СССР	— г-н Морозов
Чехословакии	— г-н Шмельц
Югославии	— г-н Джурич

Заседание открывается в 10 часов 10 минут.

Председатель, открывая заседание, зачитывает и ставит на голосование ст. 15 проекта Правил речного надзора, редакция которой была составлена экспертами делегаций.

6 голосов «за».

Ст. 15 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 16, к которой имеются две поправки: от венгерской делегации — (ДК/СЕС 5/17) и от югославской делегации — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Шик (Венгрия) вносит предложение заменить в тексте ст. 16 выражение «Служба речного надзора» выражением «капитан порта» ввиду того, что это изменение уже принято в предыдущих статьях.

Г-н Джурчић (Югославия) сообщает, что югославская делегация внесла поправку к этой статье для большего уточнения не только в отношении выражения «Служба речного надзора», но также и выражения «при содействии национальных властей».

По мнению г-на Джурчића, тот, кто составлял эту статью, допустил неправильное истолкование, поскольку, кроме Службы речного надзора, существуют и национальные власти, и это выражение может быть понято, что Служба речного надзора находится вне национальных властей и что она независима от них. Но ясно, что Служба речного надзора, если её так назвать, не может быть ничем иным, как только лишь органом соответствующего государства. Вот почему югославская делегация согласовала свою поправку с истинным положением дела.

Служба речного надзора может выполняться только лишь органом прибрежного государства, органом национальным.

Что касается поправки, внесённой венгерской делегацией, то она была бы оправдана, если рассматривать только текст проекта, и была бы хорошим дополнением к проекту. Но с точки зрения законодательства и техники венгерская поправка неправильна, поскольку она относится к одной статье Основных положений.

Основные положения являются лишь рекомендацией прибрежным государствам, а не обязательными правилами для законодательства. Вот почему в правилах об унификации не следует ссылаться на Основные положения.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что, по его мнению, основная цель поправки венгерской делегации к ст. 16 направлена к улучшению не только проекта, а также и сути вопроса в отношении очистки фарвате-

ра, в случае создавшихся препятствий. Что касается унификации, Конвенция нас не ограничивает только правилами, применяемыми в придунайских странах, — продолжает г-н Морозов, — но мы вправе принять во внимание и общие правила, относящиеся к Дунаю, более того, принятые Дунайской Комиссией и вытекающие из Конвенции. По мнению г-на Морозова, ссылка в поправке венгерской делегации на ст. 78 Основных положений не противоречит задаче унифицировать правила речного надзора, но надо попробовать заключить её в скобки. Смысл остаётся такой, что если судовладелец не убирает своего затонувшего или севшего на мель судна, т. е. если он не ликвидирует препятствия, которое создано на Дунае, то применяются законы, действующие в данной стране и выполняемые именно службой, которая несёт эти обязанности, т. е. капитаном порта на своём участке. Поэтому г-н Морозов считает, что, при известном уточнении поправки венгерской делегации, безусловно следует принять её. Ссылку на ст. 78 Основных положений, имеющуюся в поправке венгерской делегации, можно заключить в скобки, потому что, кроме ст. 78 Основных положений, действует ещё статья национальных правил, соответствующая этому вопросу. Но мы не можем, — говорит г-н Морозов, — и не имеет смысла перечислять все статьи национальных правил каждого государства, относящиеся к данному вопросу, потому что проект Правил речного надзора, обсуждаемый сессией, является обобщением основного, что содержится в правилах плавания и правилах речного надзора придунайских стран.

В своей работе по унификации правил речного надзора Дунайская Комиссия старается найти общее для всех, — продолжает г-н Морозов, — и это общее было своевременно найдено, а именно то, что включено в ст. 78 Основных положений, принимая во внимание, что каждое государство вправе, при уточнении своих правил, действующих на Дунае, в соответствии с правилами, которые обсуждаются сессией, внести ещё статью из своих национальных правил. Это одно положение.

Второе положение. Ничего не будет изменено поправкой венгерской делегации, если будет сказано, что «Служба речного надзора приступает к проведению мероприятий за счёт владельца судна» и тогда ничего не придётся ставить в скобки.

Что же касается поправки югославской делегации к ст. 16, то она исключает из проекта выражение «при содействии национальных властей». В остальном в текст ст. 16 поправка югославской делегации включена полностью. Поэтому г-н Морозов вносит следующее предложение: оставить ст. 16 в редакции проекта, исключив из текста проекта выражение «при содействии национальных властей» и то, что рекомендуется исключить югославской поправкой. Таким образом, статья может получить общее одобрение.

Председатель просит г-на Морозова зачитать предлагаемый текст ст. 16.

Г-н Морозов (СССР) зачитывает ст. 16:

«При затоплении судна на фарватере или при посадке судна на мель, если капитан, шкипер или владелец указанного судна не имеет возможности произвести немедленно подъём, снятие с мели судна и

устранение препятствий, причинённых судоходству, то капитан порта принимает меры по ограждению судового фарватера на месте аварии и требует от владельца судна обеспечить проведение необходимых работ по очистке фарватера в возможно короткий срок.

В случае неудовлетворения этого требования, капитан порта приступает к проведению своими средствами очистки русла реки, в возможно короткий срок, за счёт владельца судна.»

Г-н Джурич (Югославия) заявляет о согласии югославской делегации с зачитанным текстом ст. 16.

Председатель спрашивает, имеются ли ещё замечания. Поскольку замечаний нет, ст. 16 в последней редакции, зачитанной г-ном Морозовым, ставится на голосование.

6 голосов «за».

Ст. 16 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 17, к которой имеется югославская поправка — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Морозов (СССР) говорит, что советская делегация имеет несколько замечаний по поводу Главы V проекта, касающейся расследования аварий и, в связи с этим, он просит предоставить слово эксперту советской делегации г-ну Кейлину.

Г-н Кейлин (СССР) указывает на то, что, при установлении порядка расследования аварий, следует считаться с обстоятельством, что в расследовании аварий могут оказаться заинтересованными два государства: с одной стороны государство, в водах которого произошла авария, а с другой стороны государство, под флагом которого плавает аварийное судно. Вот эта заинтересованность двух государств и создаёт известную сложность при установлении правильного порядка расследования аварий. Конечно, если аварийное судно плавает под флагом государства, в водах которого произошла авария, имеется совпадение, как государства, под флагом которого судно плавает, так и государства, в водах которого имела место авария и поэтому, в этих случаях, авария подлежит рассмотрению речным надзором данного государства. Это положение не вызывает сомнений и оно получило своё выражение в § 1 ст. 18 проекта Правил.

Но в случае, если государство, в водах которого произошла авария и государство, под флагом которого плавает аварийное судно, различны, едва ли можно отрицать факт, что государство флага судна чрезвычайно заинтересовано в расследовании аварии. Для этого государства крайне важно знать, какие причины вызвали аварию с его судном.

Чьи же интересы должны превалировать, — спрашивает г-н Кейлин.

По мнению советской делегации, если государству, в водах которого произошла авария, причинён материальный ущерб, то его органы и должны иметь право производить расследование. В соответствии со сказанным и сформулирован § 4 ст. 18 проекта Правил. Но в тех случаях, когда такой материальный ущерб ему не причинён, то расследование аварии должно производиться органом государства, под флагом которого судно плавает. Это положение получило своё выражение в § 2 ст. 18.

Советской делегации представляется также, что сказанное должно определять собой и содержание ст. 17 Правил, поэтому редакция ст. 17 проекта, изложенная в поправке югославской делегации, нуждается в добавлении в конце статьи следующих слов: «если упомянутому государству был причинён материальный ущерб».

Может, однако, случиться, что авария выразится в столкновении двух разнонациональных судов в водах третьего государства, причём третьему государству материальный ущерб не причинён.

В этом случае надо решить вопрос о том, какому из двух государств, суда которых столкнулись, надо отдать предпочтение.

Этот вопрос разрешается в § 3 ст. 18, устанавливающем, что авария подлежит разбору органами речного надзора того государства, которому принадлежит судно, шедшее сверху.

И, наконец, последнее замечание.

В поправке югославской делегации к ст. 17 аварии как бы противопоставляются случаям столкновения судов, а также случаям несоблюдения действующих правил плавания.

По мнению советской делегации было бы более целесообразно избежать этого противопоставления, что могло бы быть достигнуто следующей редакцией: «В случае аварии, вызванной столкновением судов или несоблюдением действующих правил плавания...»

Суммируя вышеизложенное, можно притти к следующим выводам: текст ст. 17, в связи с поправкой югославской делегации, мог бы быть изложен в следующей редакции:

«В случае аварий, вызванных столкновением судов или несоблюдением действующих правил плавания, расследование производит речной надзор порта государства, на участке Дуная которого случай имел место, если упомянутому государству причинён материальный ущерб.»

Статью же 18 будет правильно принять в редакции проекта Правил. Также следовало бы принять поправку болгарской делегации к § 4 ст. 18 — (ДК/СЕС 5/15). Поправка югославской делегации к ст. 18 могла бы составить, с некоторым изменением, новый § 5 ст. 18 в следующей редакции:

«Речной надзор с соблюдением положений ст. 17 производит расследование аварии на месте или в порту, куда аварийное судно прибыло или было приведено.»

Г-н Манолов (Болгария) заявляет о полном согласии болгарской делегации с тем, что было сказано г-ном Кейлиным и считает, что текст ст. ст. 17 и 18, изложенный г-ном Кейлиным, включает все возможные случаи, когда нужно будет производить расследование аварий.

Г-н Джурнич (Югославия) отмечает, что югославская делегация оказалась особое внимание ст. ст. 17 и 18 проекта и указывает, что именно в мнении по этим статьям расходится югославская делегация с остальными делегациями.

Югославская делегация внесла поправки к этим статьям, в которых ясно указана её точка зрения по данному вопросу.

По постановлениям ст. ст. 17 и 18 проекта власти Болгарии, Чехословакии, Венгрии, Румынии и Югославии оказались бы в положении,

что на их собственной территории имел бы место разбор аварий другой державой. Я не упоминаю Советского Союза, потому что советский участок Дуная очень короткий и в практике, насколько мне известно, суда других государств там почти не проходят. Югославия особенно заинтересована в этом вопросе и с практической точки зрения, поскольку ей принадлежит большой участок Среднего Дуная, где международное судоходство очень обширно.

Вот почему югославская делегация считает, что постановление проекта по вопросу разбора аварий неприемлемо.

Говоря о поправке югославской делегации, г-н Кейлин упомянул всё, что в ней находится, за исключением того, о чём я сейчас говорю, — продолжает г-н Джурич. Г-н Кейлин защищал только материальную точку зрения, говорил об ущербе, который может быть нанесён государству, следовательно, он руководствовался только лишь практическими доводами. Он бесспорно хотел защищать материальные интересы своего собственного государства. Я нисколько не против этого, но согласиться с этим я не могу.

Что может случиться во время аварии, — спрашивает г-н Джурич. Может случиться, что материальный ущерб был нанесён государству. Предположим, что на территории одного государства произойдёт несчастный случай — столкновение судов двух различных государств. В этом случае речь шла бы об оплате ущерба, нанесённого одним государством другому государству и это являлось бы исключительно вопросом этих двух государств, но акт установления аварии на указанной территории может производиться лишь только властью территориального надзора и бесспорно, что государственные власти, с судами которых произошло столкновение, могут приступить к рассмотрению вне территории того государства, на участке которого произошло столкновение. Можно также предположить нечто иное, а именно, что при рассмотрении аварии присутствовал бы представитель государства, с судном которого случилась авария, а само рассмотрение производилось бы властями, на территории которых произошло столкновение. В подобном случае это связано с постановлениями каждого государства, с процессуальным правом. Имеются и другие различные возможности, которые могли бы иметь место и, согласно постановлению проекта, государство было бы лишено права рассмотрения аварий, а это право осталось бы за государством, которому принадлежит судно. Известно, что в каждом государстве имеется законодательство, по которому это государство имеет право приступить к рассмотрению подобного случая.

Югославские поправки к ст. ст. 17 и 18 проекта полностью придерживаются принципов, которые здесь я изложил, — заканчивает г-н Джурич, — и я не могу предположить, что какое-либо суверенное государство согласилось бы принять предлагаемое здесь постановление. Вот почему югославская делегация настаивает на своих поправках, так как в них уточняются отношения между равноправными, суверенными и независимыми государствами.

Председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель продолжает заседание и спрашивает, кто желает вы-
сказаться.

Г-н Морозов (СССР) просит предоставить слово для справки экс-
перта советской делегации *г-ну Кейлину*.

Г-н Кейлин (СССР) :

«Господин Председатель, господа делегаты !

В связи с выступлением *г-на Джурича* представляется необходимым
дать следующую справку : ни в проекте Правил, ни в редакции статей,
о которых я говорил, не содержатся никакие указания на то, что якобы
власти одного государства могут производить расследование аварий на
территории другого государства.

Само собою разумеется, что власти государства флага судна могут
производить расследование аварий лишь на своей территории ; я пов-
торяю — лишь на своей территории.»

Председатель заявляет, что после выступления *г-на Джурича* и
пояснений, данных *г-ном Кейлиным*, следовало бы поручить уточнение
ст. ст. 17 и 18 проекта экспертом делегаций, а сейчас приступить к об-
суждению дальнейших статей.

Г-н Джурич (Югославия) говорит, что он готов согласиться с тем,
чтобы этот вопрос был поручен экспертом делегаций и окончательное
его решение было принято на следующем заседании.

Председатель отмечает, что, поскольку нет других предложений и
принимая во внимание, что югославская делегация тоже высказалась за
совещание экспертов, он считает предложение принятим и переходит к об-
суждению дальнейших статей.

Ставится на обсуждение ст. 19, к которой имеются поправки : от
югославской делегации — (ДК/СЕС 5/12) и от чехословацкой делега-
ции — (ДК/СЕС 5/18).

Г-н Морозов (СССР) указывает на то, что, по мнению советской
делегации, все поправки к этой статье могут быть полностью приняты.

Г-н Джурич (Югославия) от имени югославской делегации поддер-
живает чехословацкую поправку.

Ставится на голосование ст. 19 с учётом поправок чехословацкой и
югославской делегаций.

6 голосов «за».

Ст. 19 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 20, к которой имеется югославская по-
правка — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Морозов (СССР) отмечает, что он не возражает против юго-
славской поправки, однако, по мнению советской делегации, следует
исключить из первоначального текста ст. 20 выражение «на организа-
цию». Г-н Морозов зачитывает редакцию ст. 20 первоначального текста
проекта :

«Служба речного надзора имеет право сделать замечание, преду-
преждение или составить акт и наложить штраф на капитана или шки-
пера судна, на организацию или отдельное лицо, пользующихся судо-

ходными путями, в случаях нарушения существующих правил плавания и условий безопасности судоходства, в зависимости от степени нарушения.»

Если мы обратимся к Основным положениям о плавании по Дунаю и к настоящему проекту Правил речного надзора, — продолжает г-н Морозов, — то увидим, что везде идёт речь о капитанах или шкиперах судов; поэтому нет никаких оснований включать в эту статью понятие «на организацию», так как на практике это может способствовать недоразумениям. Если возникнет вопрос, касающийся какой-либо организации, то само собою разумеется, кто капитаны портов имеют право и полномочия на общение с этой организацией для предъявления каких-либо требований, какие они найдут нужными.

Вот почему советская делегация вносит предложение исключить из первоначального текста ст. 20 выражение «на организацию».

Г-н Джурнич (Югославия) заявляет о согласии югославской делегации с предложением г-на Морозова.

Ставится на голосование ст. 20 с учётом югославской поправки, в редакции, зачитанной г-ном Морозовым.

6 голосов «за».

Ст. 20 принята единогласно.

Зачитывается ст. 21 иолосуется.

Ст. 21 принята единогласно.

Ставится на обсуждение ст. 22, к которой имеется югославская поправка — (ДК/СЕС 5/12).

Слово предоставляется румынскому делегату г-ну Шербану.

Г-н Шербан (Румыния) говорит, что румынская делегация несогласна с поправкой югославской делегации, которая требует исключения ст. 22 из проекта. В связи с тем, что возможность недоразумений и споров очевидна, и их надо учитывать, румынская делегация считает, что эту статью следует оставить в проекте.

Кроме того, предвидение споров в ст. 22 проекта соответствует ст. 45 Дунайской Конвенции, с которой согласились все придунайские страны; поэтому необходимо включить процедуру предвидения споров в проект Правил. Предложение о снятии этой статьи, по мнению румынской делегации, неприемлемо.

Г-н Джурнич (Югославия) сообщает, что югославская делегация считает текст ст. 22 проекта излишним, поскольку подобное указание имеется уже в Конвенции.

Г-н Кононов (СССР) от имени советской делегации поддерживает предложение румынской делегации об оставлении ст. 22 в проекте по причинам, которые уже достаточно обоснованы и потому, что он не видит ничего плохого в том, что в этой статье имеется ссылка на ст. 45 Конвенции.

Председатель переходит к голосованию югославской поправки к ст. 22.

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

Ставится на голосование ст. 22.

5 голосов «за», 1 воздержавшийся.

Ст. 22 принятая пятью голосами, при одном воздержавшемся.

Ставится на обсуждение ст. 23, к которой имеется югославская поправка — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Морозов (СССР) вносит предложение отложить обсуждение ст. 23 проекта, поскольку она является заключительной статьёй, до тех пор, пока не будет исчерпано обсуждение предыдущих статей, а сейчас перейти к обсуждению Приложения.

Поскольку возражений не поступило, председатель переходит к обсуждению Приложения.

Г-н Морозов (СССР) говорит, что, имея в виду принятие сессией изменение ст. 6 в связи с поправкой венгерской делегации, касающейся окраски судов речного надзора, следует дополнить и первый абзац Приложения словами «на белом фоне».

Поскольку нет других замечаний, Приложение, с учётом замечания г-на Морозова, ставится на голосование.

6 голосов «за».

Приложение принято единогласно.

Заседание закрывается в 13 часов 25 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

П Р О Т О К О Л

No. 39

ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

17 декабря 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н Манолов
Венгрии	— г-н Шик
Румынии	— г-н Преотяса
СССР	— г-н Морозов
Чехословакии	— г-н Шмельц
Югославии	— г-н Джурнич

Заседание открывается в 10 часов 35 минут.

Председатель, открывая заседание, вносит предложение перейти к п. 3 повестки дня — Об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — ввиду того, что работа экспертов делегаций относительно уточнения редакции ст. ст. 17 и 18 проекта Правил речного надзора на Дунае пока ещё не закончена, а затем вернуться к п. 2 повестки дня.

Поскольку возражений нет, председатель предоставляет слово заведующему Отделом гидрометеорологической и навигационной служб Дунайской Комиссии г-ну Юнкевичу для доклада об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

Г-н Юнкевич (Рабочий аппарат Комиссии) зачитывает доклад ДК/СЕС 5/6.

Председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель продолжает заседание и предоставляет слово представителю Болгарии.

Г-н Манолов (Болгария) говорит о том, что болгарская делегация внимательно заслушала доклад об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае и делает следующий вывод:

Во-первых, существующая в настоящее время система навигационной путевой обстановки на Дунае недостаточна, во-вторых, она очень разнообразна, как в отношении формы знаков, так и окраски, и характеристики огней береговых сигнальных станций, что создаёт большие трудности для судоводителей. По этой причине до сих пор содержалась лоцманская система, по этой же причине до сих пор не установлена прогрессивная штурманская система.

После того, как народы придунайских стран взяли управление в свои руки, невиданными быстрыми темпами развиваются промышленность и транспорт этих стран. Поэтому, чтобы не получился разрыв между производством и транспортом и чтобы транспорт не оказался причиной задержки в этом развитии, Конвенция о режиме судоходства на Дунае и специальная статья Основных положений о плавании по Дунаю предусматривают разрешение этого вопроса именно в том виде, чтобы создать условия для постоянного развития судоходства на Дунае. Предлагаемая Секретариатом унификация береговых и пловучих знаков и

методы их содержания естественно вызовут переустройство существующих знаков, а также и необходимость в их дополнении. Это будет многократно и в кратчайший срок компенсировано новыми условиями судоходства, как например, созданием возможности для непрерывного плавания днём и ночью на многих участках, где теперь ночное плавание не проводится, будет увеличен грузооборот, что будет способствовать снижению себестоимости перевозок товаров.

На основании этого, болгарская делегация одобряет представленный Секретариатом проект установления единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае и считает, что, после глубокого изучения, он может быть принят за основу при установлении этой системы.

Слово предоставляется эксперту чехословацкой делегации г-ну Глава-

Г-н Глава (Чехословакия) от имени чехословацкой делегации также одобряет представленный Секретариатом проект установления единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае. Этот вопрос не нов, так как давно уже была необходимость в осуществлении единой системы навигационной путевой обстановки. Этого требовали судоводители, но до сих пор Комиссия не могла приступить к выполнению этой задачи и, таким образом, безопасное плавание оставалось под угрозой несчастных случаев.

Доклад Рабочего аппарата был представлен с подробными указаниями предусматриваемой системы, что является серьёзным шагом вперёд. Только при этой системе, полностью соответствующей ст. 8 Конвенции, можно обеспечить безопасное судоходство на Дунае. Чехословацкая делегация считает необходимым оценить обширную работу, проделанную Секретариатом Комиссии по этому вопросу.

Из доклада видно, что всё, что предусматривается в проекте, тщательно и серьёзно разработано. В проекте предусмотрено сохранить те типы бакенов, которые оказались хорошими, и пополнить их другими новыми знаками.

Следовательно, на основании представленного проекта, Комиссия не только примет уже имеющиеся знаки, но и введёт новую путевую обстановку, разрешив при этом вопрос единой системы путевой обстановки.

Принятием этой системы судоходство не только улучшится, а станет также и безопасным.

Чехословацкая делегация в проекте особенно оценивает видимость световых сигналов, поскольку судоводители часто жалуются, что некоторые знаки видны только лишь тогда, когда судно подходит очень близко к ним.

Г-н Глава не хочет останавливаться на многочисленных положительных чертах проекта, а лишь вкратце отмечает, что предлагаемое установление единой системы навигационной путевой обстановки создаст благоприятные условия для внедрения новых, прогрессивных методов в плавание на Дунае.

Г-н Джсурич (Югославия) заявляет о согласии югославской делегации с тем, что Дунайская Комиссия является компетентной для обос-

нования единой системы навигационной путевой обстановки для безопасного судоходства на Дунае.

Наряду с сигналами у судоводителей будут и карты, и лоция, которые несомненно урегулируют безопасное плавание по Дунаю.

Югославская делегация подробно изучила представленный доклад и констатирует, что в нём очень много полезных предложений, которые, безусловно, будут содействовать улучшению судоходства.

В докладе г-на Юнкевича приводится такая мысль, что, при введении единой системы навигационной путевой обстановки, экипажи судов должны освободиться от существующей лоцманской проводки. Безусловно, что такая унификация будет содействовать более быстрому развитию безопасного судоходства.

Далее г-н Джурнич обращает внимание, что югославская делегация, при разработке Конвенции 1948 г., настаивала на том, чтобы монополия лоцманской службы была ликвидирована, чтобы лоцманская проводка была сохранена только лишь там, где это необходимо, а государства чтобы имели своих рулевых. Эти предложения югославской делегации включены в ст. 32 Конвенции. Руководствуясь именно этим, югославская делегация на предыдущих сессиях настаивала на том, чтобы проводка судов на участке Габчиково — Геню не была обязательной. По этой же причине югославская делегация, при разработке ст. 81 проекта Основных положений о плавании по Дунаю, а также и § 10 ст. 14 проекта Правил речного надзора, имела в виду сохранить независимость судоходства и права плавания в рамках Конвенции. Большинство же Комиссии старалось ограничить, помешать признанию этой независимости. Эта точка зрения полностью противоречит точке зрения, высказанной в докладе г-на Юнкевича.

Югославская делегация считает, что установление единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае создаст условия для бесперебойного и свободного плавания.

Слово предоставляется эксперту румынской делегации г-ну Маринеску.

Г-н Маринеску (Румыния) сообщает, что Секретариат Комиссии, при разработке проекта об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, включил в проект постановление о звуковых и световых сигналах для судов; теперь же, согласно ст. 8 Конвенции, на Комиссию возложено осуществление этой системы, которая обеспечит безопасное судоходство. Для этого необходимо указывать путь, а именно границы и направление фарватера достаточным количеством знаков, что даст возможность судоводителям плавать без препятствий.

В беседах с судоводителями выявлено, что в настоящее время путевая обстановка на Дунае имеет много недостатков, нет единообразия в топовых фигурах, различны их формы и цвет окраски, что можно сказать и о различии в цвете огней. Например, для определения правой кромки фарватера используются 6 различных знаков по цвету и форме.

Сопоставляя современную систему путевой обстановки с системой, предусматриваемой в будущем, нужно сказать, что Секретариат Комиссии, при выполнении этой задачи, рассматривал и руководствовался

различными сторонами этого вопроса, учитывая при этом географические характеристики участков и принципы усовершенствования навигационной путевой обстановки.

Сейчас предусматривается усовершенствование путевой обстановки, а именно топовых фигур в отношении их цвета и формы. Пловучая обстановка для правого берега будет иметь круглую топовую фигуру с зелёным цветом, а для левого берега — топовую фигуру конуса красного цвета.

Особое внимание уделяется постоянному действию путевой обстановки для обеспечения дневного и ночного плавания, поэтому имеется в виду ввести свет для всех знаков.

Что касается содержания и наблюдения за путевой обстановкой, то доклад также даёт полезные указания, которые могут послужить основой при установлении новой системы.

Документация, которой сопровождался доклад, а также некоторые данные показывают интерес, который следует проявить к этому вопросу. Имеются также вопросы, требующие разъяснения, а именно вопрос о путевой обстановке в низовьях Дуная, где Дунай доступен не только для речных, а также для морских судов. Возникает вопрос, устанавливать ли там морскую путевую обстановку или следовать принципу сигнализации речной путевой обстановки. Также подлежит изучению вопрос об ограничении запрета ночной навигации.

Доклад Секретариата вносит ценный вклад в установление единой системы навигационной путевой обстановки и является очень важным шагом вперёд. Работа Рабочего аппарата должна быть особенно оценена с точки зрения её технического уровня.

Полное разрешение этого вопроса будет осуществлено каждым при-дунайским государством, учитывая указания Комиссии.

Румынская делегация хорошо отдаёт себе отчёт в трудностях, поднятых этим вопросом с точки зрения румынского участка Дуная и, понимая это, она готова содействовать установлению единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

Слово предоставляется эксперту советской делегации г-ну Тучапскому.

Г-н Тучапский (СССР) указывает, что доклад Рабочего аппарата свидетельствует о том, что за последнее время проделана значительная работа по рассмотрению существующей навигационной путевой обстановки на Дунае и в результате этого намечены наиболее рациональные виды навигационных знаков. В докладе, в порядке обсуждения, выдвинуты предложения и возможные пути унификации средств навигационного ограждения, что должно послужить основой для установления единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

Основным требованием, которое должно быть предъявлено к организации службы пути и обстановки, является обеспечение безопасного судоходства на Дунае в течение круглых суток, что даст возможность более рационально использовать суда и увеличить грузооборот. Для выполнения этой задачи, помимо установления единой системы путевой обстановки, служба пути должна выполнить следующие работы: немедленное восстановление всей нарушенной системы навигационного

ограждения, своевременное оповещение судоводителей об опасностях на реке, обеспечение работы средствами навигационного ограждения в осенне-зимний и весенний периоды ледостава и вскрытия Дуная, оповещение судоводителей об уровнях вод на Дунае, издание единой локации и систематическое извещение судоводителей по образцу извещений для мореплавателей.

При дальнейшей разработке основных положений, касающихся установления единой системы навигационной путевой обстановки, следует обратить особое внимание на значительную амплитуду колебаний уровней вод на Дунае, что вызывает постоянные затруднения при эксплуатации пловучих средств навигационного ограждения.

Доклад намечает, в первую очередь, установление единой системы освещения навигационных знаков по всей реке, введение единообразных топовых фигур, единообразной окраски пловучих знаков и, в дальнейшем, постепенную замену нестандартных знаков на стандартные.

Впредь до принятия решения о переходе на единую систему навигационной путевой обстановки, её установление должно обеспечить максимальное облегчение условий плавания по Дунаю, по возможности без лоцманской проводки.

Вопрос об источнике освещения навигационных знаков, очевидно, должен быть решён одновременно с установлением новой системы, применительно к местным условиям освещения в каждой стране. Для этой цели возможно использование питания от электрических сетей, от аккумуляторов или батарей и использование газов ацетилена или пропана. Важным является лишь обеспечение цвета и характеристики огней, установленных новой системой.

Не подлежит сомнению, что все придунайские страны заинтересованы в том, чтобы судоходство на Дунае было облегчено, что предусматривается выполнить, при минимальных затратах средств, путём установления единой системы путевой обстановки.

Надо надеяться, что все трудности технического характера, стоящие на пути установления единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае, будут устранены и что в результате дальнейшей работы Рабочего аппарата Комиссии будет подготовлен высококачественный проект.

Г-н Манолов (Болгария) от имени болгарской делегации вносит проект Постановления об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае — (ДК/СЕС 5/23).

Г-н Морозов (СССР) от имени советской делегации говорит, что проект постановления, внесённый болгарской делегацией, приемлем и его следовало бы зачитать, а затем голосовать по пунктам.

Предложение представителя СССР принимается без возражений.

Зачитываются п. 1 проекта постановления с вступительным абзацем и голосуются.

Первый пункт с вступительным абзацем принимаются единогласно.

Зачитывается п. 2 проекта и голосуется.

Второй пункт принимается единогласно.

Зачитывается п. 3 проекта и голосуется.

Третий пункт принимается единогласно.

Председатель ставит на голосование проект постановления, внесённый болгарской делегацией, в целом.

6 голосов «за».

Постановление об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае принимается единогласно — (ДК/СЕС 5/24).

Заседание закрывается в 14 часов 05 минут.

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

Изменение навигационной обстановки на Дунае, включая введение единой системы навигации, является важным шагом вперед для судоходства и безопасности водных путей. Оно позволит упростить правила прохождения судов, снизить риск столкновений и улучшить условия для рыболовства и других водных видов деятельности. Важно, чтобы это изменение было осуществлено в соответствии с международными стандартами и нормами, а также учитывало интересы всех участников судоходства. Для этого необходимо тщательно разработать проект постановления и проконсультироваться с представителями различных стран и организаций. Важно также учесть мнение экспертов и специалистов в области водного хозяйства и судоходства. Надеюсь, что предложенные изменения будут способствовать дальнейшему развитию и укреплению сотрудничества между странами-участницами Дунайской Комиссии.

П Р О Т О К О Л

No. 40

ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

18 декабря 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н Манолов
Венгрии	— г-н Шик
Румынии	— г-н Преотяса
СССР	— г-н Морозов
Чехословакии	— г-н Шмельц
Югославии	— г-н Джурнич

Заседание открывается в 10 часов 50 минут.

Председатель, открывая заседание, предлагает перейти к обсуждению п. 4 повестки дня — О таможенном и санитарном надзоре на Дунае (в рамках Конвенции 1948 г.) — по которому имеются два доклада, разработанных Рабочим аппаратом Комиссии.

Поскольку других предложений не поступило, председатель представляет слово заведующему юридической частью Секретариата Дунайской Комиссии г-ну Сватеку для доклада о таможенном надзоре на Дунае.

Г-н *Сватек* (Секретариат Комиссии) зачитывает доклад ДК/СЕС 5/7.

Так как доклад о таможенном надзоре, а также и доклад о санитарном надзоре на Дунае, который будет представлен сессии, касаются одного и того же пункта повестки дня, потому что сессия рассматривает оба вопроса с точки зрения судоходства на Дунае, председатель вносит предложение зачитать и второй доклад, с тем, чтобы затем вести дискуссию по обоим докладам одновременно.

Председатель спрашивает, есть ли замечания. Поскольку таковых нет, он предоставляет слово инспектору по санитарному надзору Дунайской Комиссии г-же Сапожниковой для доклада о санитарном надзоре на Дунае.

Г-жа *Сапожникова* (Рабочий аппарат Комиссии) зачитывает доклад ДК/СЕС 5/8.

Председатель спрашивает, кто желает выступить.

Слово предоставляется румынскому делегату г-ну Шербану.

Г-н *Шербан* (Румыния) говорит о том, что доклады Секретариата о таможенном и санитарном надзоре на Дунае, которые представляются на рассмотрение настоящей сессии по решению IV сессии Дунайской Комиссии, полностью соответствуют ст. 26 Конвенции 1948 г.

Г-н Шербан от имени румынской делегации делает несколько замечаний общего характера относительно обоих докладов и говорит, что эти доклады содержат весьма полезный материал. Румынская делегация положительно оценивает проведённую Секретариатом работу. Были показаны примеры таможенных и санитарных законов различных стран, из которых видно, как разнятся некоторые законы и формальности в отдельных придунайских государствах и сколько трудностей и неясностей это приносит судоходству на Дунае. Из доклада о таможенном надзоре становится ясным, что необходимо облегчить работу капитанов, а также и таможенных органов, что, конечно, приведёт к улучшению

эксплуатации флота на Дунае и к улучшению таможенного контроля. Румынская делегация считает, что таким образом будут сделаны важные шаги вперёд по улучшению судоходства. Румынские специалисты готовы оказать всемерную помощь Секретариату Комиссии в унификации правил и законов, исходя из того, что в некоторых придунайских государствах даже совсем нет соответствующих законов по санитарному надзору, а некоторые законы настолько устарели, что совсем не применяются.

Для Румынии имеет большое значение установление санитарного надзора, ибо Румыния особенно пострадала от разных эпидемий и болезней, которые здесь имели место в прошлом, как это было указано в докладе.

По нашему мнению, — заканчивает г-н Шербан, — есть основание для того, чтобы углубить работу в этом направлении и, таким образом, создать наилучшие условия для судоходства.

Г-н Шербан от имени румынской делегации вносит проект постановления по п. 4 повестки дня — (ДК/СЕС 5/25).

Слово предоставляется представителю Болгарии.

Г-н Манолов (Болгария) заявляет, что болгарская делегация считает проект постановления по п. 4 повестки дня целесообразным и поддерживает его.

Слово предоставляется советскому делегату г-ну Кононову.

Г-н Кононов (СССР) отмечает, что актуальность постановки вопроса о мерах унификации таможенных и санитарных правил, применяемых на Дунае, вполне очевидна. Докладчики показали здесь на конкретных примерах, что вопрос систематизации и унификации таможенных и санитарных правил исключительно назрел.

По мнению советской делегации, инициатива Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии в этом вопросе должна быть поддержана, ибо она направлена на дальнейшее улучшение судоходства и полностью отвечает задачам, предусмотренным в ст. 26 Конвенции, которую г-н Кононов зачитывает.

Дальше г-н Кононов констатирует, что Секретариату и Рабочему аппарату Комиссии предстоит большая работа, связанная с подготовкой конкретных предложений Комиссии о мерах, направленных к унификации таможенных и санитарных правил на Дунае, с учётом заключений и замечаний, которые поступают от всех придунайских стран — членов Комиссии.

Советская делегация поддерживает проект постановления, внесённый румынской делегацией.

Слово предоставляется эксперту чехословацкой делегации г-ну Глава.

Г-н Глава (Чехословакия) указывает на то, что судоходство на Дунае не должно являться самоцелью, а должно облегчать связь между государствами, в особенности между придунайскими государствами.

Конвенция 1948 г. признаёт свободное плавание судов, идущих транзитом по Дунаю, но таможенная служба, как известно из практики и как это было хорошо указано в докладе, ещё не находится на должной высоте.

Чехословацкая делегация полностью поддерживает задачи Комиссии в этом вопросе и отдаёт себе отчёт в том, что правила различных государств часто разнятся, но имея в виду добрую волю, она считает, что по вопросу таможенных формальностей, а именно выполнения таможенной службы, можно было бы эти формальности уточнить и достичнуть того, чтобы экипажи подчинялись всем обязательствам без излишней потери времени на границах.

Чехословацкие власти отправили в Дунайскую Комиссию весь материал, касающийся закона об организации таможенного обслуживания, и чехословацкая делегация готова содействовать успеху в работе Дунайской Комиссии.

Чехословацкая делегация будет очень признательна, если эти работы будут ускорены и верит в полный успех Секретариата в разрешении этого вопроса, который имеет существенное значение для государств, находящихся в верховьях Дуная.

Что касается второй задачи, а именно санитарного надзора на Дунае, то чехословацкая делегация с интересом заслушала представленный Секретариатом доклад и обращает внимание сессии на то, что в Чехословакии издаётся специальный, так называемый гигиеническо-противоэпидемический закон.

В этом законе содержатся два принципа, которые следует подчеркнуть.

Во-первых, следить за тем, чтобы приходящие суда имели при себе удостоверение, указывающее порт отправления судна и то, что судно в момент отправления было в надлежащем санитарном состоянии.

Во-вторых, создать в больших портах изоляционные помещения, куда, в случае необходимости, можно сложить груз до тех пор, пока не будут взяты образцы, чтобы подтвердить его надлежащее санитарное состояние.

Вот основные причины, по которым чехословацкая делегация полностью поддерживает проект постановления, представленный румынской делегацией.

Слово предоставляется представителю Венгрии.

Г-н Шик (Венгрия) сообщает, что венгерская делегация полностью разделяет положительное мнение, высказанное делегатами о работе Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии по вопросу унификации правил таможенного и санитарного надзора на Дунае, и поддерживает проект постановления по п. 4 повестки дня.

Слово предоставляется представителю Югославии.

Г-н Джурич (Югославия) констатирует, что из докладов Секретариата о санитарном и таможенном надзоре на Дунае, обширно показывающих имеющееся положение, ясно видны основные вопросы, которые ставятся перед Комиссией.

Югославская делегация согласна с предложениями, изложенными в докладах Секретариата и с предлагаемыми мерами, чтобы осуществить унификацию правил ради обеспечения свободного судоходства на Дунае.

Изучив доклады Секретариата, видно, что действующие постановле-

ния различных придунайских стран мало отличаются друг от друга, следовательно, это не вызовет затруднений в установлении единых правил, и Югославия готова выполнить эту задачу в наиболее короткий срок. Всё же г-н Джурич считает, что основной вопрос не в осуществлении унификации правил, несмотря на то, что это очень важно, а в том, чтобы унифицировать то, что существует на практике, т. е. единообразно применять эти правила.

Председатель переходит к голосованию проекта постановления по вопросу таможенного и санитарного надзора на Дунае по пунктам.

Ставится на голосование первый абзац и п. 1 проекта.

Первый абзац и п. 1 принимаются единогласно.

Ставится на голосование п. 2 проекта.

Второй пункт принимается единогласно.

Ставится на голосование п. 3 проекта.

Третий пункт принимается единогласно.

Ставится на голосование проект постановления по п. 4 повестки дня в целом.

6 голосов «за».

Постановление по вопросам таможенного и санитарного надзора на Дунае принимается единогласно — (ДК/СЕС 5/26).

Председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель продолжает заседание и переходит к п. 5 повестки дня — Об исполнении сметы расходов в 1951 году и о бюджете Комиссии на 1952 год.

Слово для доклада предоставляется главному бухгалтеру Дунайской Комиссии г-же Аврамеску.

Г-жа Аврамеску (Рабочий аппарат Комиссии) зачитывает доклад ДК/СЕС 5/9.

Председатель, прежде чем перейти к дискуссии по п. 5 повестки дня, предоставляет слово председателю Рабочей группы по проверке исполнения сметы расходов в 1951 году и по проекту бюджета Комиссии на 1952 год г-ну Манолову.

Г-н Манолов (Председатель Рабочей группы) информирует сессию о работе Рабочей группы — (ДК/СЕС 5/28а).

Затем г-н Манолов зачитывает проект постановления по п. 5 повестки дня — (ДК/СЕС 5/19).

Ввиду позднего времени, председатель предлагает перенести дискуссию по вопросу бюджета Комиссии на завтрашнее очередное заседание.

Заседание закрывается в 14 часов 05 минут.

*Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА*

*Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ*

ПРОТОКОЛ

No. 41

ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

19 декабря 1951 года

г. Галац

Председатель — г-н ГРИГОРЕ ПРЕОТЯСА

Представители :

Болгарии	— г-н Манолов
Венгрии	— г-н Шик
Румынии	— г-н Преотяса
СССР	— г-н Морозов
Чехословакии	— г-н Шмельц
Югославии	— г-н Джуринч

Заседание открывается в 10 часов 30 минут.

Председатель, открывая заседание, предлагает перейти к дискуссии по п. 5 повестки дня и спрашивает, кто желает выступить.

Слово предоставляется представителю Югославии.

Г-н Джурич (Югославия) от имени югославской делегации говорит, что обсуждение такого вопроса, как бюджет, не должно быть закончено лишь простым голосованием, поскольку бюджет международной организации отражает её финансовую и другую деятельность, и из бюджета можно видеть, выполняет ли организация свои обязанности или нет. На заседании Рабочей группы нам едва удалось ознакомиться с деятельностью Комиссии, — указывает г-н Джурич, — и югославская делегация также не имеет никакой информации о деятельности отделов Комиссии, если не считать то, с чем она знакомится два раза в год во время сессии. Югославская делегация не занимает одинакового положения с другими делегациями, представленными в Комиссии, не только по вопросам плавания по Дунаю и решению этих вопросов, а также и с точки зрения деятельности Рабочего аппарата в узком смысле слова. Поэтому югославская делегация не может поддерживать проекта постановления по п. 5 повестки дня, внесённого г-ном Маноловым, и при голосовании этого проекта сохранит свою точку зрения.

Слово предоставляется румынскому делегату г-ну Шербану.

Г-н Шербин (Румыния) говорит о том, что вопрос бюджета уже обсуждался в Рабочей группе, и румынская делегация имела возможность получить ясное представление о финансовом положении Комиссии. Разъяснения, данные в Рабочей группе главным бухгалтером и справки, полученные от секретаря Комиссии, для румынской делегации вполне достаточны.

Румынская делегация, изучив представленный на рассмотрение бюджет и получив информацию от секретаря и главного бухгалтера, считает, что бюджет за 1951 год исполнен в соответствии с постановлением о бюджете, принятом на III сессии. Основные статьи бюджета и финансовый доклад свидетельствуют о том, что Комиссия непрерывно заботилась об экономии, например: по зарплате получена экономия в 590 тыс. руб., по канцелярским и хозяйственным расходам — 79 тыс. руб. и по командировочным и служебным расходам — 89 тыс. руб. Эти цифры показывают, что в то время, как деятельность Комиссии увеличилась, расходы сократились. По мнению румынской делегации, это является

результатом применения социалистических методов труда, правильного планирования, проведения политики экономии и т. д.

Таким образом, работы, которые должны были быть выполнены многочисленным персоналом Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии, были осуществлены существующим персоналом. Что же касается задач, возложенных на Комиссию планом работы на 1952 год, то они большие и серьёзные и для их выполнения необходимо обеспечить Комиссию надлежащими средствами. Дунайская Комиссия является международной организацией, которая должна со всей серьёзностью относиться к возложенным на неё задачам.

Румынская делегация считает, что проект бюджета на 1952 год полностью соответствует задачам, возложенным на Комиссию планом работы на 1952 год. Бюджет на 1952 год исчисляется в 1.700 тыс. руб. в то время, как в 1951 году он составлял 2.316 тыс. руб. Представленный проект бюджета построен на реальных основах, учитывая опыт предыдущих бюджетов и дальнейшую необходимость выполнения плана работы на 1952 год.

Что касается катера, то, по мнению румынской делегации, он необходим для обеспечения деятельности Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии, и для этой цели необходимо предусмотреть в бюджете на 1952 г. сумму в 250 тыс. руб.

Румынская делегация одобряет исполнение бюджета за 1951 год, а также проект бюджета на 1952 год и поддерживает проект постановления по п. 5 повестки дня, представленный г-ном Маноловым.

Слово предоставляется болгарскому делегату г-ну Стойлову.

Г-н Стойлов (Болгария) заявляет, что представленный на рассмотрение сессии финансовый отчёт Комиссии за 1951 год свидетельствует о том, что Секретариат и Рабочий аппарат выполнили указание Комиссии — провести работу с возможно большей экономией средств, ибо по каждой статье бюджета имеется большая экономия.

По мнению болгарской делегации, эта экономия является результатом разумного и хозяйственного отношения Секретариата к каждому расходу. Это было видно из справки г-на Морозова на заседании Рабочей группы, а также из данных, приведённых г-ном Шербаном.

Исходя из вышеизложенного, болгарская делегация считает представленный финансовый отчёт за 1951 год, а также и проект бюджета Комиссии на 1952 год, который соответствует предстоящим работам Комиссии в 1952 году, реальными и поддерживает проект постановления по п. 5 повестки дня.

Г-н Морозов (СССР) указывает, что Дунайская Комиссия всегда подходила к делу не ради формы, а по существу содержания, исходя из целесообразности, но коль скоро возникла дискуссия в результате замечаний по проекту бюджета со стороны югославской делегации и по необоснованности в некоторой части этих замечаний, советская делегация вынуждена вернуться и сказать несколько слов о реальности экономии и планирования бюджета.

Проект бюджета на предстоящий год каждый раз внимательно обсуждался на сессии, и я не помню таких фактов, — говорит г-н Моро-

зов, — чтобы члены Комиссии не соглашались с каким-либо деловым предложением в сторону уменьшения бюджета Комиссии. Реальность бюджета подтверждается планом работы и штатом, определённым для аппарата Комиссии. Штат Секретариата и Рабочего аппарата пополнялся по мере целесообразности и объёма работ, который вытекал из плана работы Комиссии, и мы далеки от формальностей, — продолжает г-н Морозов, — которые были бы связаны только с желанием заполнить штатные единицы и бюджет по зарплате, в частности в 1951 году, когда бюджет планировался исходя из наличного аппарата. Таким же образом планируется бюджет Комиссии и на 1952 год, несмотря на то, что имеется определённое количество штатных единиц. Из этого расчёта складывалась сумма бюджета. Если же помножить штатные оклады на весь штат аппарата Комиссии, то цифра будет вдвое большее, чем в проекте.

Экономия по зарплате — не простая формальность ; она имеет известное сочетание с социалистическим отношением работников аппарата к своему труду. У нас есть значительное количество должностей, совмещаемых работниками в порядке уплотнения рабочего дня, хотя совмещаемая должность не имеет прямого отношения к их основной работе. Например, накануне этого года в Секретариате Комиссии были две должности, а именно заведующего юридической частью и заведующего Отделом корреспонденции и архивов. Эти должности были заполнены чехословацкими гражданами, из которых один по болезни уехал домой, а оставшийся работник совместил эти две должности и справляется с работой, хотя формально мог бы отказаться от подобного рода совмещения.

Второй пример. В аппарате Комиссии имеется стенографистка-машинистка ; имеется также и вакантная должность корректора Издательского отдела. Благодаря квалификации работника, а именно стенографистки-машинистки, получается совмещение её должности с должностью корректора. Опять две должности соединены.

Третий пример. Весьма квалифицированный технический работник совмещает должность архивариуса-библиотекаря с ведением общей канцелярии Секретариата, но работает с полной нагрузкой и удовлетворением в своей работе.

Четвёртый пример. Инспектор по санитарному надзору одновременно несёт должность врача и заведует медпунктом. Такой возможности в начале 1951 года не было, а сейчас имеется такая возможность, вследствие чего расход по содержанию медпункта сократился более чем на половину. Таких примеров можно привести несколько.

Что касается катера, который необходим, то Комиссия в прошлом пользовалась любезностью транспортных организаций придунайских стран для служебных поездок сотрудников по Дунаю, но всё время пользоваться этой любезностью не совсем удобно. Не всегда удобно официальным лицам Комиссии, выполняющим свои обязанности, следовать по Дунаю, пользуясь услугами транспортных организаций. Вот почему г-н Морозов ещё раз свидетельствует о необходимости для Комиссии иметь свой служебный катер. Другое дело, что для приобретения нового катера надо

иметь по крайней мере 1,5 млн. руб., но может быть нам удастся приобрести и переоборудовать катер, уже бывший в эксплуатации, в пределах ассигнованной суммы в 250 тыс. руб.

Становится ясным, что, так как работа Комиссии с каждым годом разворачивается в смысле объёма и связи с Дунаем, потребности специалистов и Производственного отдела Комиссии, конечно, возрастут, и Комиссии придётся пойти навстречу этим потребностям.

Г-н Морозов ещё раз свидетельствует о том, что Рабочий аппарат, составляя проект бюджета Комиссии на 1952 год, подходил к делу с точки зрения экономии затрат, соблюдая указания Комиссии об экономии.

Ввиду того, что нет больше желающих выступить, председатель переходит к голосованию проекта постановления по п. 5 повестки дня по пунктам.

Ставится на голосование вступительный абзац и п. 1 проекта.

Вступительный абзац и п. 1 принимаются пятью голосами, при одном воздержавшемся.

Ставится на голосование п. 2 проекта.

Второй пункт принимается пятью голосами, при одном воздержавшемся.

Ставится на голосование п. 3 проекта.

Третий пункт принимается пятью голосами против одного.

Ставится на голосование п. 4 проекта.

Четвёртый пункт принимается единогласно.

Ставится на голосование п. 5 проекта.

Пятый пункт принимается пятью голосами против одного.

Ставится на голосование проект постановления в целом.

5 голосов «за», 1 голос «против».

Постановление об исполнении сметы расходов в 1951 году и бюджете Комиссии на 1952 год принимается пятью голосами против одного — (ДК/СЕС 5/28).

Председатель объявляет, что продолжается обсуждение п. 2 повестки дня — Проект унификации правил речного надзора на Дунае — и напоминает сессии, что экспертам делегаций было поручено уточнить редакцию ст. ст. 17 и 18 проекта.

Слово предоставляется помощнику секретаря Комиссии по Секретариату г-ну Русу.

Г-н Русу (Секретариат Комиссии) информирует сессию о том, что эксперты делегаций собирались два раза — 17 и 18 декабря с. г. для обсуждения ст. ст. 17 и 18 проекта Правил речного надзора, предложенного Секретариатом, и поправок, внесённых югославской делегацией. На совещаниях присутствовали представители всех делегаций и соответствующие работники Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии. В результате обмена мнений, имевшего место на совещаниях, предлагается пленарному заседанию следующая редакция ст. ст. 17 и 18 проекта, которая может служить основой для дальнейшей работы сессии:

Статья 17

В случае аварий иностранных судов, произошедших в результате столкновений или других нарушений правил плавания по Дунаю и если при этом нанесён ущерб государству, в водах которого случай имел место — авария расследуется капитаном порта данного государства.

Статья 18

Капитан порта, с соблюдением положений ст. 17, производит расследование аварий на месте или же в порту, куда судно прибыло или было приведено после аварии.

Г-н Морозов (СССР) заявляет, что советская делегация не против обсуждения югославских поправок к ст. ст. 17 и 18 проекта, а против принципа, заложенного в этих поправках, говорящих о всякого рода авариях. Необходимо уточнить это понятие с учётом Конвенции, ибо советская делегация незыблемо стоит на позициях Конвенции 1948 г.

В предлагаемом тексте ст. 17, который был раздан после совещания экспертов, содержится понятия, приемлемые и для советской делегации, но нет ещё полного представления о мнении других делегаций по поводу предложенного варианта ст. 17 и, в частности, неясно отношение югославской делегации к этому вопросу. Предложенная редакция ст. 17 является по существу дословным переложением югославской поправки с некоторой перестановкой слов и исключением отдельных придаточных предложений. Всё же и в этом случае, при уточнении некоторых особенностей, можно было бы продолжить дискуссию вокруг поправки югославской делегации.

Г-н Джурчић (Югославия) отмечает, что, если он хорошо понял г-на Морозова, то г-н Морозов говорил о редакции ст. 17, предложенной г-ном Русу. Всё-таки югославская делегация считает, что всей этой дискуссии можно было бы избегнуть, если внимательно изучить югославскую поправку.

Г-н Джурчић зачитывает новую редакцию югославской поправки к ст. 17 проекта на русском языке:

«В случае аварий, расследование производится капитаном порта на участке Дуная, на котором этот случай имел место, если государству был причинён ущерб, согласно национальному закону.»

Этот текст близок к тексту, предложенному советской делегацией на совещании экспертов; единственное различие лишь в том, что югославская делегация не согласилась с исключением слов «согласно национальному закону».

Поскольку на совещании экспертов представитель советской делегации согласился (с некоторыми замечаниями) с югославским текстом, который в основном не изменяет сути дела, г-н Джурчић считает излишним терять время и просит господ представителей высказаться по поводу новой редакции югославской поправки к ст. 17, которая, так сказать, была уже согласована экспертами делегаций.

Председатель объявляет перерыв на 15 минут.

(После перерыва)

Председатель продолжает заседание и предоставляет слово представителю СССР.

Г-н Морозов (СССР) сообщает, что советская делегация сейчас имела возможность внимательно изучить текст ст. 17 в редакции югославской делегации, с учётом редакции, согласованной на совещании экспертов, и сочла возможным согласиться с ним с некоторыми редакционными уточнениями, а именно: в начале предлагаемого текста ст. 17 после слова «аварий» добавить слово «судов». По мнению советской делегации это не меняет смысла статьи, а улучшает его.

Г-н Джурич (Югославия) заявляет о согласии югославской делегации с предложенным изменением.

Г-н Морозов (СССР) продолжает замечания к предлагаемому тексту ст. 17 и говорит, что, по мнению советской делегации, было бы наиболее удачно закончить текст этой статьи на слове «ущерб», т. е. после слова «ущерб» поставить точку, а выражение «согласно национальному закону» исключить, ибо он полагает, что капитан порта, при расследовании аварии или при определении ущерба, характера или размера этого ущерба, будет пользоваться законами своего, а не другого государства.

Для юридической ясности это было бы наиболее правильно, если изложить редакцию этой статьи в таком виде, чтобы исключить выражение «согласно национальному закону», и в этом случае советская делегация считает предлагаемый текст ст. 17 приемлемым.

Г-н Шик (Венгрия) заявляет о своём согласии с тем, что было сказано представителем Советского Союза и говорит, что венгерская делегация согласна принять ст. 17 в этой формулировке с исключением последних трёх слов. *Г-н Джурич*, предложив в редакции югославской поправки слова «согласно национальному закону», не случайно сказал, что надо найти место для этих слов, куда их вставить. Их вообще можно поставить в трёх местах, — говорит *г-н Шик*, — а именно: там, где они стоят сейчас, но не имеют никакого смысла, потому что выходит, что «причинён ущерб согласно закону», а ущерб никогда не причиняется согласно закону; можно было бы включить эти слова в начале текста: «В случае аварий расследование производится — согласно национальному закону капитаном порта...», но тут эти слова были бы излишними по той причине, о которой говорил *г-н Морозов*, ибо совершенно ясно, что капитан порта производит расследование аварий по закону своего государства; наконец, эти слова можно было бы добавить после слова «если», но тут нужно было бы заменить слово «согласно» словом «если», что, по-моему, принципиально неправильно, потому что таким образом суживается смысл статьи. Никакой закон не может предвидеть всех случаев ущерба, стало быть, смысл этой статьи был бы ограничен только теми случаями ущерба, которые предвидены законом. Вот почему венгерская делегация присоединяется к мнению *г-на Морозова* исключить из предлагаемого текста ст. 17 слова «согласно национальному закону».

Г-н Шмельц (Чехословакия) от имени чехословацкой делегации говорит, что предложение советской делегации добавить в предлагаемом тексте ст. 17 после слова «аварий» слово «судов», вполне приемлемо, так как оно уточняет и, следовательно, улучшает текст статьи. Что же касается слов «согласно национальному закону», то чехословацкая делегация считает их излишними, исходя при этом, с одной стороны, из формально-правовых соображений, принимая во внимание то, что было сказано представителем Венгрии, а именно, что согласно закону нельзя наносить ущерба, а с другой стороны, из соображений материального характера, а именно, что слово «ущерб» в данном случае уже предполагает существование какого-то закона, которым будет руководствоваться капитан порта при рассмотрении причин аварии. Поэтому чехословацкая делегация согласна с добавлением слова «судов» после слова «аварий» и с исключением из предлагаемого текста ст. 17 последних трёх слов «согласно национальному закону».

Г-н Джурнич (Югославия) задаёт вопрос г-ну Морозову, где и кто должен производить расследование аварии, если эта авария не нанесла ущерба государству, на территории которого она имела место.

Г-н Морозов (СССР) отвечает, что в таких случаях расследование аварии должно производиться тем, кому эта авария нанесла ущерб.

Г-н Джурнич (Югославия) говорит, что вопрос и ответ ясны, следовательно, нет никаких трудностей в отношении выражения «согласно национальному закону». С точки зрения югославской делегации это выражение не должно вызывать никаких трудностей и таким образом можно было бы избегнуть многочисленных недоразумений и искажений, поскольку югославская делегация связывает слова «согласно национальному закону» со словом «ущерб», ибо смысл слова «ущерб» очень сложный и его толкование могло бы внести путаницу в дело. Предложение югославской делегации является более точным, чем толкование слова «ущерб», — говорит г-н Джурнич. Само собою разумеется, что по национальному закону можно истолковывать слово «ущерб» только с той точки зрения, которая вытекает из международных обязательств, а именно, что национальный закон должен соответствовать международным обязательствам данного государства.

Председатель переходит к голосованию югославской поправки к ст. 17 проекта.

Г-н Джурнич (Югославия) :

«Господин Председатель, прошу поставить на голосование следующую редакцию: «В случае аварий расследование производится капитаном порта на участке Дуная, на котором этот случай имел место, если государству был причинён ущерб, согласно национальному закону.»

Председатель ставит на голосование югославскую поправку в редакции, зачитанной г-ном Джурничем.

1 голос «за», 5 голосов «против».

Поправка югославской делегации к ст. 17 проекта отклонена пятью голосами, при одном голосе «за».

Председатель ставит на голосование редакцию ст. 17, предложенную после совещания экспертов.

Г-н Джурич (Югославия) :

«Господин Председатель, я не знаю, кто предложил редакцию, зачитанную здесь г-ном Русу. В ходе прений никто не настаивал на этом тексте. Эксперты, конечно, провели полезную работу, поскольку они осветили много вопросов, но они не остановились ни на одном тексте, и г-н Русу взял на себя инициативу изложить то, что выразили эксперты. Зачем же переходить к новой редакции?

По моему мнению, следовало поставить на голосование редакцию, которую я зачитал, за исключением слов «согласно национальному закону» и которую читал тоже г-н Морозов с добавлением лишь слова «судов» после слова «аварий».

Г-н Морозов (СССР) заявляет о том, что он не понимает последнего выступления г-на Джурича. Г-н Морозов в своих предыдущих выступлениях ссылался на три документа: в первом случае на текст проекта, предложенный Секретариатом и сказал, что советская делегация согласна принять этот текст, но со стороны других делегаций последовали поправки к этому тексту на совещании экспертов. Поправки югославской и других делегаций к тексту, предложенному Секретариатом, были прокорректированы и изложен новый текст, который был зачитан г-ном Русу. Имея в виду новую формулировку, предложенную г-ном Джуричем и не отрицая необходимости обсуждения текста, зачитанного г-ном Русу, г-н Морозов согласился обсуждать точку зрения югославской делегации и дал согласие на принятие текста, предложенного г-ном Джуричем, с уточнением — добавить слово «судов» после слова «аварий» и исключить выражение «согласно национальному закону». При этом г-н Морозов полагал, что г-н Джурич будет с этим согласен, но так как он не согласился, г-н Морозов возвращается к тексту ст. 17, зачитанному г-ном Русу и говорит, что советская делегация поддерживает этот текст потому, что он полностью разрешает вопрос.

Председатель, чтобы избегнуть излишней дискуссии, объявляет, что имеется возможность голосовать все предложения, если сессия с этим согласится и напоминает, что г-да представители согласились голосовать сначала югославское предложение с выражением «согласно национальному закону». Никакой другой поправки не поступило и дискуссия велась по поводу текста, зачитанного г-ном Русу, который является результатом работы экспертов делегаций. Если к этому тексту требуется указание автора, то румынская делегация является автором этого текста.

Ставится на голосование ст. 17 в редакции, предложенной румынской делегацией.

5 голосов «за», 1 голос «против».

Ст. 17 принята пятью голосами против одного.

Председатель переходит к голосованию ст. 18 в редакции, изложенной экспертами делегаций.

Г-н Джурич (Югославия) :

«Господин Председатель!

Югославская делегация внесла поправку к ст. 18 проекта. Во время дискуссии мы несколько изменили содержание поправки. Следовательно, новая редакция югославской поправки будет следующая: «Ка-

питан порта производит расследование аварий на месте или в порту, куда это судно прибывает после несчастного случая.» Мы опустили слова «и других несчастных случаев судоходства», так как считаем их излишними. Я прошу голосовать поправку, которую я зачитал.»

Председатель ставит на голосование поправку югославской делегации к ст. 18 проекта.

1 голос «за», 5 голосов «против».

Поправка югославской делегации к ст. 18 отклонена пятью голосами, при одном голосе «за».

Зачитывается ст. 18 в редакции, предложенной румынской делегацией и голосуется.

5 голосов «за», 1 голос «против».

Ст. 18 принята пятью голосами против одного.

Г-н Джурчи (Югославия) даёт пояснения по поводу голосования ст. 18 и говорит, что югославская делегация голосовала против редакции ст. 18, зачитанной г-ном председателем потому, что ст. 18 связана со ст. 17, при голосовании которой югославская делегация голосовала «против».

Председатель возвращается к ст. 7 проекта, обсуждение которой было отложено. К этой статье имеется поправка югославской делегации, которая предлагает опустить ссылку на ст. ст. 17 и 18 — (ДК/СЕС 5/12).

Г-н Манолов (Болгария) указывает, что, по югославской поправке к ст. 7, аварии судов военного флота и судов пограничной охраны тоже будут подвергаться расследованию капитаном порта.

По мнению болгарской делегации, неудобно ставить командира военного корабля в подчинение капитану порта и поэтому она считает, что ссылку на ст. ст. 17 и 18 необходимо оставить в тексте ст. 7.

Г-н Джурчи (Югославия) отвечает представителю Болгарии на то, что было им сказано, а именно, что ст. 17 якобы создаёт неудобство для военных кораблей. Само собою разумеется, — говорит г-н Джурчи, — что Конвенция относится к торговому, а не к военному флоту. В Конвенции ясно говорится, что суда одного государства могут плавать в водах другого государства только с согласия заинтересованных государств, согласно договорённости между этими государствами. Если этого согласия нет, военные суда одного государства не могут плавать в водах другого государства.

Военное судно одного государства входит в воды другого государства лишь в качестве гостя, а именно согласно доброй воле заинтересованного государства. Военное судно обязано подчиняться законам государства, у которого оно является гостем и, по обычаям вежливости одного государства по отношению к другому государству, которому принадлежит судно, положение должно быть таким, чтобы не наносить ущерба и не нарушать престижа другого государства. Если сохранить текст ст. 7 в редакции проекта, то это будет означать привилегию военному судну другого государства и отказ от своих собственных суверенных прав.

Вот почему югославская делегация настаивает на своей поправке

к ст. 7 проекта и обращает внимание сессии на то, что Югославия, Венгрия и частично Чехословакия и Румыния находятся в одинаковом положении в применении на практике подобного постановления, поскольку только эти государства имеют оба берега Дуная на своей территории.

Председатель говорит, что ему непонятно, почему г-н Джурич против ст. 7 проекта. Румынская делегация считает, что ст. 7 лишь повторяет и удачно применяет постановление ст. 30 Конвенции 1948 г. в Правилах речного надзора. Г-н Джурич сказал, что военные суда могут плавать по Дунаю только лишь после предварительной договорённости между странами, через которые эти суда проходят, следовательно, Комиссия не может вмешиваться в этот вопрос, что именно и подчёркивает ст. 7, поскольку ст. 17 и 18 проекта не уточняют, идёт ли речь о военном или торговом судне. Бессспорно, что расследование аварий, причинённых военному судну, будет производиться согласно предварительной договорённости, если таковая будет. Согласно Конвенции это не входит в компетенцию капитана порта, так как вообще военное судно не подчиняется капитану порта. В случае же предварительной договорённости, если заинтересованное государство хочет дать эту компетенцию капитану порта, то это его дело.

Поскольку в основном ст. 7 лишь повторяет указание Конвенции, румынская делегация считает, что следует отклонить югославскую поправку и сохранить текст ст. 7 в редакции проекта.

Председатель ставит на голосование югославскую поправку к ст. 7 проекта.

Югославская поправка к ст. 7 отклонена пятью голосами, при одном голосе «за».

Ставится на голосование ст. 7 в редакции проекта.

5 голосов «за», 1 голос «против».

Ст. 7 в редакции проекта принята пятью голосами против одного.

Председатель переходит к ст. 23 проекта, к которой имеется поправка югославской делегации — (ДК/СЕС 5/12) и от имени румынской делегации говорит, что эта поправка приемлема, следует лишь добавить число «19».

Ставится на голосование ст. 23 в редакции югославской делегации. 6 голосов «за».

Ст. 23 принята единогласно.

Председатель ставит на голосование проект Правил речного надзора на Дунае в целом.

5 голосов «за», 1 голос «против».

Правила речного надзора на Дунае в целом приняты пятью голосами против одного (Югославия) — (ДК/СЕС 5/31).

Г-н Джурич (Югославия) выступает со следующей речью:
«Господин Председатель, господа делегаты!

Я хотел бы объяснить в нескольких словах, почему югославская делегация вынуждена была голосовать против проекта Правил речного надзора на Дунае в целом. Я не хочу повторять всех аргументов, но факт заключается в том, что югославская делегация приложила большие усилия для того, чтобы найти возможность разрешить вопросы так, что-

бы это соответствовало постановлениям Конвенции, интересам судоходства, а также интересам всех прибрежных государств. Я могу смело и уверено утверждать, что каждое предложение югославской делегации имело моральную обоснованность, но к несчастью здесь пришлось бороться за каждое её предложение, использовать всю силу аргументов и в результате не встретить всё-таки понимания большинства и видеть решение, с которым югославская делегация не могла согласиться.

Здесь повторяется положение, которое создалось по поводу Основных положений о плавании по Дунаю, когда было принято решение, не-приемлемое ни для одного прибрежного государства. То же самое положение создалось и по поводу Правил речного надзора на Дунае, с которыми югославское законодательство не смогло бы согласиться. Вот почему югославская делегация, при разработке своего регламента, вводит в него постановления, которые соответствуют интересам Югославии, которые соответствуют законам и правилам суверенного государства, а также и принципам Конвенции. Я констатирую вновь, что большинство поправок югославской делегации, хорошо обоснованных, а также отвечающих принципам Конвенции, не принимаются и навязываются постановления, которые югославская делегация не может принять.

Подобная позиция не может привести к тому, чтобы добиться надлежащих результатов, надлежащего общего успеха, а ведёт к тому, чтобы сделать невозможным участие югославской делегации в работе Дунайской Комиссии; но всё же Дунай, несмотря на это, идёт своим течением.»

Председатель заявляет о том, что имеется проект постановления по п. 2 повестки дня, представленный чехословацкой делегацией — (ДК/СЕС 5/22) и предлагает перейти к голосованию этого проекта по пунктам.

Зачитывается проект постановления по п. 2 повестки дня и голосуется по пунктам.

Первый пункт принимается пятью голосами против одного.

Второй пункт принимается пятью голосами против одного.

Третий пункт принимается пятью голосами против одного.

Четвёртый пункт принимается единогласно.

Ставится на голосование проект постановления по п. 2 повестки дня в целом.

5 голосов «за», 1 голос «против».

Постановление об унификации правил речного надзора на Дунае принимается пятью голосами против одного — (ДК/СЕС 5/29).

Председатель переходит к п. 6 повестки дня — О повестке дня VI сессии Дунайской Комиссии — и предоставляет слово секретарю Комиссии.

Г-н Морозов (Секретарь Комиссии) докладывает сессии, что проект постановления об ориентировочной повестке дня VI сессии был раздан делегатам с приложением объяснительной записки к этой повестке — (ДК/СЕС 5/27) и добавляет, что вопросы, включённые в ориентировочную повестку дня VI сессии как предложение, вытекают из плана работы Дунайской Комиссии, принятого на 1952 год, а также соответст-

вуют пожеланиям членов Комиссии, сообщённым на прошлой сессии.

Рекомендуется созвать VI сессию Дунайской Комиссии 23 июня 1952 года в г. Галац и включить в ориентировочную повестку дня два основных вопроса: информации членов Дунайской Комиссии о состоянии судоходного фарватера реки Дунай, о координации гидрометеорологической службы и гидрометеорологических наблюдений на Дунае и само собою разумеющийся вопрос о созыве VII сессии Дунайской Комиссии, вытекающий из Правил процедуры Дунайской Комиссии.

Учитывая достаточно большую загруженность для аппарата Комиссии в связи с намечаемым планом работы на будущий год, г-н Морозов рекомендует ограничиться только двумя основными вопросами повестки дня VI сессии.

Г-н Манолов (Болгария) от имени болгарской делегации заявляет, что включение первого основного вопроса — Информации членов Дунайской Комиссии о состоянии судоходного фарватера реки Дунай — в ориентировочную повестку дня VI сессии даст возможность составить общий план основных работ по улучшению судоходства на Дунае.

Что касается второго вопроса — О координации гидрометеорологической службы и гидрометеорологических наблюдений на Дунае — то болгарская делегация считает этот вопрос очень важным и выражает своё согласие с тем, чтобы он был включён в повестку дня VI сессии.

Относительно даты созыва VI сессии болгарская делегация одобряет, чтобы созыв был назначен на 23 июня 1952 г.

Председатель ставит на голосование проект постановления об ориентировочной повестке дня VI сессии по пунктам.

Первый пункт проекта принимается единогласно.

Второй пункт проекта принимается единогласно.

Ставится на голосование проект постановления об ориентировочной повестке дня VI сессии Дунайской Комиссии в целом.

6 голосов «за».

Постановление об ориентировочной повестке дня VI сессии Дунайской Комиссии принимается единогласно — (ДК/СЕС 5/30).

Председатель:

«Господа представители — члены Дунайской Комиссии!

Раньше чем считать законченной работу V сессии, я должен объявить господам представителям с большим сожалением, что секретарь Дунайской Комиссии г-н Морозов Григорий Николаевич подал просьбу об отставке по причине плохого состояния здоровья. Перед нами необычный случай и чтобы не созывать внеочередной сессии, как это предусмотрено в п. 10 Правил процедуры, прошу принять этот факт как п. 7 повестки дня данной сессии. Если нет возражений, предоставляю слово г-ну Морозову.»

Г-н Морозов (Секретарь Комиссии):

«Господин Председатель, господа представители!

Как член Комиссии, находясь в г. Галац, по состоянию своего здоровья я более не могу в дальнейшем исполнять свои обязанности секретаря Дунайской Комиссии и поэтому я обратился с просьбой к своему правительству о разрешении подать в отставку и просить об этом чле-

нов Комиссии. Правительство СССР согласилось удовлетворить мою просьбу и назначило г-на Кононова Ивана Прохоровича представителем Союза Советских Социалистических Республик в Дунайской Комиссии. Исходя из этого, я прошу освободить меня от обязанностей секретаря Дунайской Комиссии.»

Председатель :

«Господа представители !

Я благодарю от чистого сердца г-на Морозова за его неустанную деятельность, которой он приложил к работе Дунайской Комиссии для развития судоходства на Дунае, за защиту интересов народов прибрежных государств.

Я предлагаю Комиссии принять во внимание отставку г-на Морозова.»

Г-н Шик (Венгрия) :

«Господин Председатель, господа делегаты !

Венгерская делегация с большим сожалением услышала сообщение об отставке г-на Морозова. Прежде всего, я хочу не только от своего имени, не только от имени венгерской делегации, а от имени всей Дунайской Комиссии или, по крайней мере, от имени преобладающего большинства её членов, выразить глубокую благодарность г-ну Морозову за ту самоотверженную работу, которую он здесь провёл в течение последних лет.

Я думаю, что тем, что Дунайская Комиссия сумела так быстро и так успешно сорганизоваться, сумела в столь короткий период двух лег проделать огромную работу и заложить хорошие основы работы для будущего, в значительной мере мы обязаны работе г-на Морозова в качестве секретаря Дунайской Комиссии. Это результат любви и энергии, которые он вложил в свою работу. В связи с его уходом я считаю особенно необходимым это подчеркнуть, потому что мы знаем, что на предыдущих сессиях Комиссии неоднократно раздавались такие голоса, которые не только критиковали его работу, а пытались даже навести тень на эту работу. Поэтому мы должны, в связи с уходом г-на Морозова с должности секретаря со всей ясностью заявить, что Дунайская Комиссия считает проделанную им работу не только вполне удовлетворительной, но исключительно хорошей. Г-н Морозов работал с начала до конца в духе Конвенции 1948 г., стремясь к полному равноправию придунайских народов и государств, на общую пользу этих государств и этих народов.

Разрешите мне, Господин Морозов, от имени венгерской делегации выразить Вам ещё раз нашу глубокую благодарность и пожелание, чтобы Вы скорее поправили своё здоровье и вернулись на работу сюда или на другое место для нашего общего великого дела демократии Мира и социализма.

Господин Председатель, господа делегаты !

Этим вопрос не кончается, так как, к сожалению, г-н Морозов уходит от нас не на короткое время и создавшегося положения мы, конечно, изменить не можем. Как известно, выборы руководства Дунайской Комиссии будут проведены через год, на VII сессии. Ввиду этого я счи-

таю, что в интересах самого дела для того, чтобы работа продолжалась без задержки, без всяких перебоев, чтобы в работе Секретариата была известная преемственность, будет наиболее целесообразно избрать секретарём Дунайской Комиссии нового представителя Советского Союза г-на Кононова. Он для нас человек не новый и мы его знаем по его работе на всех предыдущих сессиях. Я считаю его к этой работе вполне подходящим и, исходя главным образом из того соображения, о котором я здесь говорил, я предлагаю избрать г-на Кононова, вместо г-на Морозова, секретарём Дунайской Комиссии.»

Г-н Шмельц (Чехословакия) :

«Господин Председатель, господа представители !

Чехословацкая делегация прежде всего хотела бы присоединиться к словам представителей Румынии и Венгрии и выразить самую глубокую и искреннюю благодарность г-ну Морозову за проделанную им за последний год работу в пользу придунайских стран. Дунайская Комиссия, которая приносит большую пользу созданию лучших условий плавания по Дунаю, в значительной степени является детищем г-на Морозова. Конвенция 1948 г. предусмотрела создание Дунайской Комиссии, но необходимо было ещё организовать аппарат Комиссии, и для организации этого дела, а также и для достижения многих успехов в нашей работе, г-н Морозов, в качестве секретаря Комиссии, приложил чрезвычайно много усилий. Поэтому я ещё раз благодарю г-на Морозова и питаю надежду, что мы в нашей работе по Дунаю ещё не раз с ним встретимся.

Что касается предложения, внесённого представителем Венгрии, избрать секретарём Дунайской Комиссии представителя Советского Союза г-на Кононова, то чехословацкая делегация считает, что это избрание принесёт Комиссии большую пользу и поэтому поддерживает предложение венгерской делегации.»

Г-н Манолов (Болгария) :

«Господин Председатель, господа делегаты !

Болгарская делегация полностью разделяет то, что было сказано представителями Румынии, Венгрии и Чехословакии. Мы выражаем нашу глубокую благодарность за то, что в течение последних двух лет г-н Морозов проделал в Дунайской Комиссии такую большую работу, которая создала условия для того, чтобы перейти от слов к делу, как об этом сказал г-н Шмельц.

Предложение венгерской делегации избрать секретарём Комиссии г-на Кононова мы считаем целесообразным и поддерживаем его.»

Г-н Морозов (Секретарь Комиссии) :

«Господин Председатель, господа члены Комиссии !

Я искренне благодарю за тёплые чувства, выраженные здесь в связи с моей отставкой и одновременно, пользуясь случаем, в свою очередь хочу засвидетельствовать свою искреннюю благодарность за оказанную помошь в работе аппарата Дунайской Комиссии и выразить благодарность сотрудникам Дунайской Комиссии за совместную работу в период этих двух лет, и всё, что было здесь сказано в одобрение работы секре-

тarya Комиссии, я буду разделять вместе с сотрудниками Дунайской Комиссии.»

Г-н Джурчи (Югославия) :

«Господин Председатель, господа представители !

От имени югославской делегации я считаю неудобным высказаться о обсуждаемом вопросе и думаю, что всем, в особенности г-ну Морозову, ясно, что представители Югославии, в частности я, часто находились в противоречивом положении в отношении позиции и поступков, но это являлось результатом того, что он является представителем Советского Союза, а я представителем Югославии. Я считаю излишним указывать на различие между точками зрения и поступками двух держав, из которого исходит наша позиция и моя личная позиция в отношении г-на Морозова, но одно абсолютно ясно, что действия югославских представителей и мои личные в отношении г-на Морозова были всегда принципиального характера. Я это говорю по той причине, что представитель Венгрии г-н Шик в своём выступлении сделал намёк, что некоторые делегаты хотели навести тень на личность и деятельность г-на Морозова.

Что касается предложения г-на Шика о том, чтобы избрать нового секретаря, то югославская делегация не может с этим согласиться по принципиальным причинам, которые были изложены здесь, на первой сессии Дунайской Комиссии, при избрании председателя, вице-председателя и секретаря этой Комиссии. Эта позиция исходит из положения Югославии на Дунае, не соответствующего принципам равенства придунайских стран, несмотря на то, что Югославия является равноправным членом Дунайской Комиссии. Г-н Морозов понимает, что я лично не пишу никаких враждебных чувств, которые ему могли бы быть неприятны.»

Председатель :

«Господа представители !

От имени румынской делегации я хочу также выразить, что румынская делегация, наряду с другими делегациями, стоит за избрание г-на Кононова секретарём Дунайской Комиссии.

Если нет возражений, ставлю на голосование предложение представителя Венгрии об избрании секретарём Дунайской Комиссии нового представителя СССР г-на Кононова Ивана Прохоровича.»

Г-н Кононов Иван Прохорович, представитель Союза Советских Социалистических Республик в Дунайской Комиссии, избран, по предложению представителя Венгерской Народной Республики, секретарём Дунайской Комиссии пятью голосами против одного (Югославия).

Председатель поздравляет лично г-на Кононова с его избранием секретарём Комиссии и желает ему полного успеха в работе Дунайской Комиссии.

Г-н Кононов (Секретарь Комиссии) выражает благодарность за оказанное доверие господам членам Дунайской Комиссии, избравшим его секретарём Дунайской Комиссии.

Председатель, объявляя о закрытии настоящей сессии Комиссии, выступает со следующей заключительной речью :

«Господа представители — члены Дунайской Комиссии!

Работа пятой сессии Дунайской Комиссии закончена, и мы можем констатировать, что эта работа была настолько же плодотворной, как и на предыдущих сессиях, которые определили результаты работы Дунайской Комиссии. Были приняты различные многочисленные меры по улучшению судоходства на Дунае. Благодаря работе Комиссии, в настящее время ведётся разработка карт и лоции Дуная, а также проводятся мероприятия по координации гидрометеорологической службы на Дунае, проведена серьёзная работа по изучению навигационной путевой обстановки, предусмотрена очистка фарватера Дуная от затонувших судов и т.д. Шаг за шагом выполняя указания Конвенции 1948 г., Комиссия приступила к разработке и разрешила важные вопросы, как например, вопрос установления Основных положений о плавании по Дунаю. На повестке дня настоящей сессии стоял тоже такой важный вопрос, как унификация правил речного надзора на Дунае, и можно сказать, что принятие унифицированных Правил является значительным шагом вперёд.

Я хочу поблагодарить все делегации, которые приняли участие в этой работе и помогли достичь этого результата.

Я хочу поблагодарить также и экспертов, которые всё время старались представить нам основной материал для нашей работы. К настоящей сессии были также представлены ценные материалы, главным образом советскими экспертами, как например, доклад заведующего Отделом гидрометеорологической и навигационной служб г-на Юнкевича и др.

Особенно я хочу поблагодарить советских экспертов, которые нас приобщили к их передовому опыту, а также благодаря всех экспертов придунайских стран, которые нам содействовали в работе.

Раньше чем закончить своё выступление, я не могу не повторить наилучших пожеланий г-ну Морозову, который представлял из себя пример преданности нашему общему делу, но в подобных случаях слова не всегда покрывают чувства. Г-н Морозов дал нам пример замечательного советского человека, и мы ему желаем наилучшего здоровья.

Перед Дунайской Комиссией и дальше стоят важные задачи, как например, санитарный вопрос, таможенный вопрос и др. Дунайская Комиссия и в будущем пойдёт по пути плодотворной деятельности, которую она проводила до сих пор, деятельности, посвящённой экономике, расцвету и благосостоянию придунайских стран.

Благодарю и технический персонал сессии, служащих, переводчиков, стенографисток и всех тех, без кого работа сессии была бы трудной, благодаря всем, кто содействовал тому, чтобы привести работу сессии к добному концу.

Объявляю пятую сессию Дунайской Комиссии закрытой и желаю вам счастливого пути.»

Председатель
Дунайской Комиссии
Г. ПРЕОТЯСА

Секретарь
Дунайской Комиссии
Г. МОРОЗОВ

ПРИЛОЖЕНИЯ

I.

ДОКЛАДЫ

О Т Ч Ё Т

Секретариата Дунайской Комиссии о работе в 1951 г.

I

Со времени III сессии Дунайской Комиссии, на которой был заслушан отчёт Секретариата, прошёл год. Этот период в работе Комиссии насыщен более, чем предыдущий год, практическим содержанием по претворению в жизнь указаний Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

Если 1950 год был периодом организации Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии, то в 1951 году аппарат Комиссии уже непосредственно развернул работы по практическому разрешению вопросов, связанных с судоходством на Дунае.

Если в 1950 году аппарат Комиссии занимался сбором и изучением материалов по вопросам правил плавания по Дунаю, правил речного, таможенного и санитарного надзора и изучением существующей навигационной путевой обстановки и т.п., то в 1951 году уже были подготовлены: проект Основных положений о плавании по Дунаю, проект унификации правил речного надзора и разработан ряд предложений по установлению единой системы навигационного ограждения, по таможенному и санитарному надзору, по судоподъёму и другим вопросам.

В 1951 году разрешён ряд вопросов, имеющих существенное значение для Дунайского судоходства, одним из которых является прежде всего вопрос об улучшении условий плавания на венгерско-чехословацком перекатном участке Дуная, организационное разрешение которого стало возможным лишь после совместного тщательного изучения и подготовки материалов Рабочим аппаратом Комиссии и специалистами Чехословакии и Венгрии, в соответствии с решениями II сессии.

Проведение намеченных гидротехнических работ на этом участке повысит проходные глубины и тем самым будут созданы благоприятные условия для судоходства.

Секретариатом обработаны материалы, представленные в Комиссию по вопросу очистки Дуная от затопленных судов, в результате чего констатируется, что на различных участках Дуная, от устья до км. 2027 в настоящее время находятся 619 затопленных судов и обломков разрушенных мостов. Схема, предложенная вниманию сессии, показывает, что густота засорённости Дуная затопленными судами остаётся по прежнему весьма опасной для судоходства.

Разработаны практические мероприятия дальнейшей очистки Дуная

и подготавливается специальный доклад по этому вопросу для членов Комиссии.

III сессия приняла рекомендации придунайским странам по корректуре навигационных карт и подготовке лоции Дуная.

Рабочий аппарат Комиссии в настоящее время занимается предварительной разработкой картографического материала и материала по лоции Дуная, имеющихся в аппарате Комиссии. Разработан план составления лоции.

После того, как Секретариатом будут получены материалы по этому вопросу от всех придунайских стран, аппарат Комиссии сможет приступить к изданию общего атласа карт и лоции Дуная.

II

План работы Дунайской Комиссии на 1951 год, в выполнении которого отчитывается Секретариат, был принят единогласно III сессией в декабре прошлого года.

Планом предусматривалось разрешение 6 основных вопросов:

1. Принять и издать Основные положения о плавании по Дунаю и направить их придунайским государствам и специальным речным Администрациям, имея в виду, что они, в соответствии со ст. 23 Дунайской Конвенции, будут учитывать Основные положения, принятые Комиссией, при установлении правил плавания в прибрежных участках Дуная в границах своего государства или в районах деятельности специальных речных Администраций.

Руководствуясь Конвенцией и пунктами 6 и 10 плана работы Комиссии на 1950 год, Секретариат и Рабочий аппарат Комиссии тщательно изучили действующие положения и правила плавания по Дунаю, в результате чего был подготовлен первоначальный проект Основных положений о плавании по Дунаю, своевременно разосланный членам Комиссии, которые провели обсуждение проекта на местах. Это дало возможность специалистам придунайских стран заблаговременно ознакомиться с проектом и внести в него 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 в окончательный проект, представленный IV сессии.

После детального и всестороннего обсуждения проекта, IV сессия приняла окончательный текст Основных положений о плавании по Дунаю 2 июня 1951 года.

Работа по подготовке Основных положений к типографскому изданию была закончена Секретариатом в июле с. г. Основные положения были в достаточном количестве экземпляров разосланы членам Комиссии.

Таким образом, выполненная работа по первому пункту плана даёт возможность придунайским странам приступить к выполнению указаний ст. 23 Конвенции по установлению правил плавания на своих участках Дуная.

2. По второму пункту плана работы Комиссии в 1951 г. предусматривалось осуществление координации гидрометеорологической службы на Дунае, составление гидрологического бюллетеня и гидрологических прогнозов для Дуная.

Со стороны Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии к настоящему времени выполнены работы в части координации и установления радиоинформационных сводок об уровнях вод по основным водопостам реки Дунай. В разрешении этого вопроса принимали участие все представители — члены Дунайской Комиссии.

На основе сводок гидрометеорологических служб Чехословакии, Венгрии, Румынии и Югославии, румынскими организациями Министерства транспорта, при содействии Рабочего аппарата Комиссии, составляется общая сводка об уровнях вод по основным водопостам реки Дунай, которая передаётся по радиостанциям «Бухарест I» и «Крайова» ежедневно в 15 часов 15 минут по румынскому времени на волнах 351,3 и 205,9 м. на официальных языках Комиссии.

Сводка даётся по следующим водопостам Дуная: Вена, Братислава, Геню, Будапешт, Мохач, Вуковар, Нови Сад, Земун, Дренково, Оршово, Турну-Северин, Калафат, Турну-Магуреле, Джурджево, Калараши, Чернавода и Браилов.

Что касается долгосрочных гидрологических прогнозов для Дуная, то на сегодняшний день имеются ещё известные трудности.

Дело в том, что общие долгосрочные (месячные) прогнозы на Дунае ранее не имели места и для того, чтобы давать их, необходимо получение данных от многочисленных станций не только Дуная, но и его притоков, а также от гидрологических станций многих государств Средней и Югосточной Европы, поскольку площадь водосбора реки Дунай охватывает громадную территорию в 817 тыс. квадратных километров. В свою очередь получение и обработка этих данных Дунайской Комиссией с целью непосредственной подготовки долгосрочных прогнозов потребовали бы дополнительного приёма значительного количества специалистов в аппарат Дунайской Комиссии.

В этой связи издание долгосрочных прогнозов об уровнях вод на Дунае будет производиться на базе получаемых Комиссией ежемесячных прогнозов, издаваемых Главным управлением гидрометеорологической службы СССР.

Таким образом, работы по координации гидрометеорологической службы, выполненные Рабочим аппаратом Комиссии, являются первым шагом в этом направлении и должны будут продолжаться и в дальнейшем, если иметь в виду издание справочников, единых гидрологических бюллетеней, в соответствии со ст. 8 Конвенции.

По мнению Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии, на втором этапе работ по осуществлению координации гидрометеорологической службы на Дунае должны являться следующие основные вопросы:

а) координация по передаче: ежедневных показаний глубин на лимитирующих перекатах; температуры воздуха и воды по основным водомерным постам; сведений о количестве выпавших осадков за сутки и высоте снегового покрова, а также сведений о ледовой обстановке;

б) передача штормовых оповещений и предупреждений об опасных явлениях погоды на Дунае;

в) составление единого кода для передачи основных гидрометеорологических данных;

г) созыв совещания специалистов придунайских стран с целью : разработки методики и приёмов гидрологических прогнозов для Дуная ; точного определения отметок «0» водомерного поста относительно уровней Чёрного и Адриатического морей ; установления единой методики измерения расхода воды и количества наносов (составление соответствующего наставления); установления единых сроков наблюдений над гидрологическими явлениями на Дунае и их измерений (уровни, расходы воды, наносы, ледовые явления и др.).

По всем этим вопросам Секретариат и Рабочий аппарат Комиссии начали подготовительные работы, но потребуются усилия и помошь всех членов Комиссии для успешного разрешения поставленных задач в области координации гидрометеорологической службы на Дунае.

3. Третий пункт плана работы Комиссии предусматривал разработку проекта унифицированных Правил речного надзора на Дунае.

Наряду с Основными положениями о плавании по Дунаю, Правила речного надзора являются важнейшим документом, обеспечивающим безопасность судоходства.

Дунайская Конвенция в ст. 26 определяет, что функции речного надзора на Дунае осуществляются придунайскими странами, но для того, чтобы добиться единобразия по вопросам речного надзора, Конвенция предусматривает положения, по которым придунайские страны сообщают Комиссии издаваемые ими правила, с тем, чтобы Комиссия могла осуществить их унификацию. Это подтверждается также указаниями ст. 8 п. «г» Конвенции.

Исходя из этих основных предпосылок, Секретариат и Рабочий аппарат Комиссии начали подготовку проекта унифицированных Правил речного надзора задолго до настоящей сессии.

Сбор и обработка материалов начались ещё в 1950 г. в соответствии с планом работы Комиссии. Тщательно были изучены правила плавания, портовые постановления и законодательства придунайских стран в области речного надзора, а также практика пользования портами.

Всё это дало возможность своевременно и в соответствии с планом подготовить проект унифицированных Правил речного надзора на Дунае к IV сессии в мае 1951 г.

Как известно, IV сессия, рассмотрев и обсудив этот проект, поручила Секретариату и Рабочему аппарату Комиссии продолжить работу над проектом, с тем, чтобы в окончательном виде он мог быть представлен для обсуждения на V сессии. Эта работа выполнена. Поправки, внесённые делегациями к проекту, в основном учтены.

Проект унифицированных Правил речного надзора на Дунае в новой редакции представляется на рассмотрение V сессии.

В представляемом проекте нашли своё отражение, примерно, все основные вопросы речного надзора, осуществляющегося в придунайских странах.

По мнению Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии, принятие проекта унифицированных Правил речного надзора будет способствовать дальнейшему улучшению условий безопасности Дунайского судоходства.

4. По четвёртому пункту плана работы Комиссии имелось в виду подготовить и рассмотреть на сессии в 1951 г. доклады о действующих правилах таможенного и санитарного надзора на Дунае, с тем, чтобы определить возможные пути содействия со стороны Комиссии по унификации таможенных и санитарных правил, применяемых придунайскими странами, как это предусмотрено в ст. 26 Конвенции.

Подготавливая эти вопросы, Секретариат и Рабочий аппарат в первую очередь руководствовались существующими положениями на Дунае в области таможенного и санитарного надзора. Были изучены многочисленные правила, применяемые на Дунае по отношению к судоходству и в особенности в отношении судов, грузов и пассажиров, следующих транзитом водным путём через границы придунайских стран.

Унификация правил таможенного надзора облегчит работу капитанов судов и таможенных органов, повысит эксплуатационные показатели флота и улучшит качество проверки.

Необходимость разрешения этого вопроса подтверждается ещё и тем, что не во всех придунайских государствах правила таможенного надзора приведены в соответствие с положениями, изложенными в Конвенции.

Что касается санитарного надзора на Дунае, то унификация санитарных правил является также актуальной проблемой, так как вопросы улучшения санитарного состояния судов и портов неотделимы от вопросов предупреждения эпидемических заболеваний в придунайских странах.

В условиях современного развития Дунайского судоходства, когда управление Дунаем находится в руках придунайских стран, санитарное дело на судах и в портах Дуная должно быть поставлено образцово и этому будет способствовать унификация правил санитарного надзора.

Подготавливая доклады по таможенному и санитарному надзору, Секретариат и Рабочий аппарат Комиссии поставили своей целью дать информацию о существующем положении на Дунае в этой области и наметить некоторые основные предложения.

Исходя из вышеизложенного, желательно было бы направить дальнейшие усилия Комиссии в области улучшения условий судоходства на Дунае на сочетание теории с практикой таможенного и санитарного надзора и на то, чтобы придунайские страны приняли во внимание необходимость единобразия таможенных и санитарных формальностей при движении судов по Дунаю.

Круг вопросов, подлежащих унификации, как таможенных, так и санитарных, является весьма обширным. Так, например, по таможенным правилам вырисовывается необходимость унифицировать: порядок представления документов таможенному надзору, как при транзите, так и при заходе в порты; порядок досмотров судов; систему снабжения иностранных судов в пути следования горючим, продовольствием и т.п. (имеются в виду таможенные формальности); порядок опломбирования

тристов; таможенные формальности при следовании пассажиров и т.п.

Что касается санитарного надзора, то, по мнению Секретариата, приданайские страны могут договориться по некоторым вопросам, связанным с улучшением санитарного состояния на Дунае, как например, по госпитализации моряков в портах в случае заболевания их в пути следования, по борьбе с загрязнением реки и по вопросам непосредственной унификации правил санитарного надзора, а также по организации регулярной портовой медицинской службы, постоянному врачебному надзору за санитарным состоянием экипажей судов и портового населения, по вопросам карантина и другим.

5. Пятый пункт плана работы Комиссии о типографском издании протоколов первых четырёх сессий также выполнен.

Большую помощь в этом вопросе Секретариат получил от румынских организаций, которые в очень сжатые сроки смогли обеспечить печатание протоколов.

6. В соответствии с шестым пунктом плана работы Комиссии и ст. 33 Правил процедуры, Секретариатом разработаны план работы и бюджет Комиссии на 1952 год, которые представляются на рассмотрение V сессии.

Таким образом, можно констатировать, что план работы Комиссии на 1951 г. по всем шести пунктам выполнен.

При этом необходимо отметить, что в Секретариате ведутся подготовительные работы по корректировке карт и изданию лоции Дуная, в соответствии с решением III сессии.

III

Наряду с выполнением работы, определённой планом на текущий год, Секретариатом и Рабочим аппаратом проведена значительная работа по выполнению решений предыдущих сессий относительно других важных вопросов, входящих в компетенцию Комиссии, которые должны быть разрешены в ближайшем будущем.

1. В первую очередь необходимо остановиться на вопросе об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

Специалистами Рабочего аппарата этот вопрос изучался в течение последних полутора лет, рассматривались возможности унификации средств навигационного оборудования, применяемого на Дунае на базе современной техники навигационного ограждения, изучались вопросы обслуживания навигационной обстановки.

Доклад по данному вопросу и основные предложения представляются на рассмотрение настоящей сессии.

В предлагаемом информационном докладе Рабочим аппаратом Комиссии даётся анализ существующих условий плавания и навигационной путевой обстановки, рассматриваются вопросы возможности её унификации и намечаются принципы по установлению единой системы навигационного ограждения, которая должна полностью обеспечивать нормальное судоходство и быть построена на принципах, изложенных в ст. 9 Основных положений о плавании по Дунаю, принятых Комиссией.

Это будет способствовать внедрению наиболее прогрессивного метода судовождения, а именно штурманской системы, которая принята уже на многих реках, поскольку она полностью отвечает требованиям современного судоходства. Конечно, имеется в виду, что для осуществления перехода на штурманскую систему, необходимо, наряду с улучшением навигационного ограждения, обеспечить судоходство точными навигационными картами и соответствующими пособиями. Эта большая задача возлагается на аппарат Дунайской Комиссии.

Нужна большая и кропотливая работа специалистов и научно-исследовательских организаций придунайских стран, которые совместно с Рабочим аппаратом Комиссии смогли бы создать и обеспечить разработку такой системы навигационной обстановки, которая была бы на уровне современной техники ограждения и отвечала бы интересам Дунайского судоходства.

2. Вторым важным вопросом в работе Секретариата была обработка материалов по судовым сборам, применяемым в придунайских странах, а также составление обозрения о порядке применения ст. 41 Конвенции в отношении погрузочно-разгрузочных работ при заходе судна в порты придунайских стран. Проводилось изучение материалов по истории взимания сборов на Дунае до 1948 г. и практики исчисления особых сборов, взимаемых при прохождении судов Сулинским каналом и районом Железных Ворот.

В результате проведённой работы в этой области был подготовлен соответствующий доклад для членов Комиссии, который рассматривался на IV сессии в июне 1951 г., и были принятые сессией надлежащие рекомендации придунайским странам.

3. К этой же группе вопросов необходимо отнести обработку сведений, поступивших от придунайских стран относительно затопленных судов, в связи с решением III сессии.

4. Секретариатом и Рабочим аппаратом Комиссии в течение текущего года проводилось изучение венгерско-чехословацкого участка Дуная. Специалисты аппарата принимали участие в работах венгерско-чехословацкой Технической комиссии в апреле, июне, октябре и ноябре с.г. Продолжалось изучение проектных работ по улучшению судоходства на Дунае, планируемых к исполнению на ближайшие 2—3 года в Венгрии и Чехословакии, были предварительно разработаны материалы по проекту основных гидротехнических работ на Дунае, проведены подготовительные работы по изучению регуляционного горизонта и проходных глубин, предпринято типографское издание Правил процедуры Дунайской Комиссии, начата подготовка толкового словаря по техническим терминам, применяемым в Дунайском судоходстве, проведён анализ данных об уровнях вод на реке Дунай в течение навигации 1950 и 1951 г.г., проведена инвентаризация всего имущества Дунайской Комиссии и документальная сверка его наличия, выполнена значительная работа по переводу на официальные языки Комиссии материалов, поступивших из придунайских стран и разрешён ряд других вопросов в дополнение к плану работы, утверждённому Комиссией на 1951 год.

IV

В соответствии с ассигнованиями на организационно-хозяйственные нужды Секретариата, проведён ремонт административных зданий Комиссии, подготовлены служебные и жилые помещения к условиям зимнего периода, заготовлено топливо, переоборудована столовая и кухня для сотрудников Комиссии, отремонтирован гараж, склады и другие хозяйственные постройки. Дополнительно оборудовано несколько квартир для специалистов Комиссии.

Значительно пополнена библиотека Комиссии технической и художественной литературой.

Налажена работа по медицинскому обслуживанию сотрудников и их семей.

Всем сотрудникам в 1951 г. была предоставлена возможность использовать трудовой отпуск с выездом на родину, многим сотрудникам была оказана помощь на лечение, оплату путёвок и т.п.

V

Финансовое состояние Комиссии следующее :

Фактический бюджет Комиссии в 1951 г. составил по доходам 1.942 тыс. руб. вместо 2.316 тыс. руб., установленных решением III сессии.

Расходы на этот год составят ориентировочно 1.142 тыс. руб., что даст возможность закончить финансовый год с экономией в 800 тыс. руб.

Проект бюджета на 1952 г. составлен в объёме 1.700 тыс. руб., что является снижением сметы расходов по сравнению с прошлым годом на 48% и по сравнению с текущим годом на 27%.

Учитывая переходящий остаток в сумме 800 тыс. руб., общий взнос проектируется в сумме 900 тыс. руб., т.е. по 150 тыс. руб. от каждого из 6 государств, представленных в Дунайской Комиссии.

VI

Задачи Комиссии на ближайший период, по мнению Секретариата и Рабочего аппарата, определяются в следующем направлении :

1. Заслушать информации о состоянии судоходного фарватера Дуная и о мерах по его улучшению.

Постановка этого вопроса соответствует ст. 3 Конвенции и предложению представителя Болгарии в Дунайской Комиссии г-на Манолова. Это также соответствует интересам пароходств придунайских государств, требующих улучшения судоходного пути на Дунае.

Предполагается, что в результате обмена мнений и информацией, которые будут иметь место на очередной сессии, будут даны общие указания Рабочему аппарату Комиссии по составлению перспективного плана основных работ по улучшению условий судоходства на Дунае. На деле это будет означать : производство необходимых работ для установ-

ления гарантийных проходных глубин на среднюю и малую воды ; ликвидацию лимитирующих перекатов на судоходном фарватере ; установление единой системы навигационной путевой обстановки на всём судоходном течении Дуная ; издание новых карт и лоции Дуная.

Это будет означать переход от разрешения основных организационных задач, вытекающих из Конвенции, к непосредственному производству работ по улучшению и развитию Дунайского судоходства.

2. План работы Комиссии на будущий год, представляемый настоящей сессии, предусматривает также вопросы дальнейшей координации гидрометеорологической службы на Дунае.

По этим вопросам необходимо будет подготовить детальные планы, связанные с разрешением и улучшением многих проблем гидрометеорологической службы, как это уже было указано в настоящем докладе.

3. В третьем пункте плана предусматривается составление доклада Секретариата Дунайской Комиссии об исполнении указаний Конвенции о режиме судоходства на Дунае за первые три года существования Дунайской Комиссии, что соответствует указаниям ст. 6 и 8 п. «а» Конвенции.

Предполагается, что это будет общий обзор выполненных работ Дунайской Комиссии и придунайских стран за период после Дунайской конференции 1948 г. до конца 1952 года.

4. В четвёртом пункте предусматривается обсуждение плана основных работ на Дунае по улучшению условий судоходства, что соответствует указаниям ст. 8 п. «б» Конвенции.

5. В плане предусматривается также составление бюджета на 1953 г. и другие вопросы, вытекающие из Правил процедуры и общих положений, изложенных в ст. ст. 6 и 10 Конвенции.

Основными вопросами работы Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии, помимо вышеуказанных вопросов, будут являться : выполнение задач по разработке единой системы навигационной путевой обстановки, издание навигационных карт и лоции, а также издание справочников.

В заключение необходимо отметить, что весьма желательно, чтобы в 1952—53 г. г. придунайские страны : привели в исполнение указания Конвенции относительно издания своих правил плавания с учётом Основных положений о плавании по Дунаю, принятых Комиссией 2 июня 1951 г.; урегулировали вопросы унификации правил речного надзора ; привели в исполнение указания ст. 26 Конвенции относительно унификации таможенных и санитарных правил, применяемых на Дунае и заключили, где это потребуется, двухсторонние соглашения, предусматриваемые Конвенцией.

Секретариат выражает уверенность в том, что в результате проведённой работы и выполнения намечаемых Комиссией мероприятий на ближайшее будущее, Дунайское судоходство будет ещё более успешно развиваться в интересах придунайских стран, в интересах придунайских народов.

Д О К Л А Д

Рабочей группы по проверке отчёта о выполнении плана работы
Дунайской Комиссии в 1951 г.

В соответствии со ст. 35 Правил процедуры Комиссии и по решению V сессии, принятому на первом пленарном заседании от 10 декабря с. г., была образована настоящая Рабочая группа по проверке отчёта о выполнении плана работы Комиссии в 1951 году.

В работе Рабочей группы принимали участие представители от:

болгарской делегации	— г-н Манолов,
венгерской делегации	— г-н Шик,
румынской делегации	— г-н Шербан,
советской делегации	— г-н Кононов,
чехословацкой делегации	— г-н Шмельц,
югославской делегации	— г-н Джурich,

а также эксперты всех делегаций.

По поручению председателя и секретаря Дунайской Комиссии, кроме вышеуказанных представителей и экспертов, в работе Рабочей группы принимали участие ответственные сотрудники Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии.

Председателем Рабочей группы был избран г-н Шик, представитель Венгерской Народной Республики в Дунайской Комиссии.

Рабочая группа, заслушав информации сотрудников Рабочего аппарата Комиссии по каждому из шести пунктов плана, установила:

1. По пункту первому плана, Секретариатом и Рабочим аппаратом Комиссии, на основании тщательного изучения действующих положений и правил плавания по Дунаю, был подготовлен проект Основных положений о плавании по Дунаю, который, с учётом замечаний всех делегаций придунайских стран, после обсуждения в Рабочей группе на IV сессии, был принят сессией и затем издан Секретариатом и разослан всем придунайским странам.

2. По пункту второму, Секретариат и Рабочий аппарат осуществляли координацию и установление радиоинформационных сводок об уровнях вод по основным водопостам реки Дунай и приступили к изданию гидрологического бюллетеня и гидрологических прогнозов для Дуная.

3. По пункту третьему, Секретариатом и Рабочим аппаратом Комиссии разработан проект унифицированных Правил речного надзора на Дунае, который представлен на рассмотрение настоящей сессии.

4. По пункту чётвёртому, Секретариатом и Рабочим аппаратом подготовлены для рассмотрения на V сессии доклады о действующих правилах таможенного и санитарного надзора на Дунае.

5. По пункту пятому, работа по изданию протоколов I, II, III и IV сессий Комиссии Секретариатом Комиссии и Рабочим аппаратом выполнена.

6. Предварительный план работы Комиссии на 1952 год представлен Секретариатом на рассмотрение V сессии.

Таким образом, исходя из всего ранее сказанного, Рабочая группа констатирует, что план работы Дунайской Комиссии на 1951 г., утверждённый на III сессии, выполнен.

Д О К Л А Д

об унификации правил речного надзора на Дунае

I

Вопрос о правилах речного надзора впервые получил своё ограничение в ст. ст. 8 и 26 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, принятой на Дунайской конференции в 1948 г.

В соответствии с указаниями, изложенными в Конвенции, II сессия Дунайской Комиссии в марте 1950 г. поручила Секретариату Комиссии собрать и обобщить материалы по правилам речного надзора, применяемым в придунайских странах, чтобы Комиссия могла осуществить их унификацию.

Эта работа была включена в план работы Комиссии на 1950 год и выполнена.

В декабре 1950 г. III сессия Дунайской Комиссии, рассматривая ориентировочную повестку дня следующей сессии, включила этот вопрос вторым пунктом в повестку дня IV сессии. Соответствующее постановление было принято единогласно.

На IV сессии Дунайской Комиссии 23 мая 1951 г. проект Правил речного надзора на Дунае был включён вторым пунктом в повестку дня. Однако, югославская делегация возражала против обсуждения проекта Правил речного надзора на IV сессии и предложила обсуждение его перенести на V сессию.

В связи с тем, что в процессе обсуждения на IV сессии проекта Основных положений о плавании по Дунаю возникли новые вопросы, которые должны получить своё отражение в Правилах речного надзора, представитель Венгрии 2 июня 1951 г., когда сессия перешла к обсуждению п. 2 повестки дня, высказал свои соображения, что будет более правильным и целесообразным, если настоящая сессия ограничится тем, что поручит Рабочей группе выслушать мнения и замечания отдельных членов делегаций, внести в проект имеющиеся поправки и всё это зафиксировать в соответствующих документах. Далее представитель Венгрии предложил поручить Секретариату Дунайской Комиссии изучить поступившие и могущие поступить замечания к проекту и окончательно подготовить проект Правил речного надзора к следующей сессии.

Это предложение было принято единогласно всеми присутствующими членами Комиссии.

II

Проект Правил речного надзора на Дунае в таком виде, как он был представлен IV сессии, обсуждался в Рабочей группе.

21 мая с. г. был заслушан доклад об унификации правил речного надзора на Дунае, а 3 июня с. г. в той же Рабочей группе проект рассматривался по существу содержания. Участники Рабочей группы обменивались мнениями и внесли свои поправки, а также пожелания для окончательной отработки проекта, о чём председателем Рабочей группы было доложено сессии того же 3 июня.

В течение последующих месяцев после сессии, аппарат Комиссии работал над проектом с учётом дискуссии, имевшей место в Рабочей группе по проектам Основных положений о плавании по Дунаю и Правил речного надзора. При этом были учтены все поправки представителей Болгарии, Венгрии, Румынии, Чехословакии, а также учитывались и югославские поправки по ст. ст. 79 и 80 проекта Основных положений.

В результате проект Правил речного надзора на Дунае представляется V сессии в новой редакции.

III

В процессе работы над материалами, поступившими в Комиссию по вопросам речного надзора на Дунае, выяснилось, что правила речного надзора одного придунайского государства существенным образом отличаются от правил речного надзора другого придунайского государства. Так, например, в некоторых случаях речной надзор выполняется капитанами портов, а в других — речной полицией; одни правила определяют порядок речного надзора только в портах, а другие в порту и на линии между портами. В некоторых правилах речной надзор не разграничивается от санитарного и таможенного. В ряде случаев существующие правила охватывают вопросы, которые не имеют к речному надзору непосредственного отношения.

В целях ликвидации затруднений для судоходства, вытекающих из вышеизложенного и чтобы достигнуть единобразия в осуществлении речного надзора на Дунае, унификация существующих в придунайских странах правил речного надзора, безусловно, даст свои положительные результаты. Эту цель и преследует представленный на рассмотрение V сессии проект, который состоит из 23 статей, сгруппированных в 7 главах.

В ст. 1 говорится, что данные Правила речного надзора определяют общий порядок и систему речного надзора на Дунае.

В ст. 2 проект устанавливает, что речной надзор осуществляется в целях наблюдения и контроля: за выполнением правил плавания, за сохранностью сооружений и навигационной обстановки и, главным образом, за обеспечением безопасности судоходства.

Положения настоящей статьи являются основными для всего проекта, так как здесь определены в основе функции речного надзора, развивающиеся в остальных статьях проекта.

Ст. 3 возлагает речной надзор на капитана порта и инспекторов речного надзора, в совокупности именуемых «Службой речного надзора». Такое решение вопроса отвечает общепринятым положениям в большинстве придунайских стран.

В ст. 4 говорится, что речной надзор осуществляется в портах и на судоходной части реки Дунай между портами. Здесь принято во внимание, что речной надзор не может ограничиваться только портами, так как основной целью речного надзора необходимо считать контроль и наблюдение за выполнением правил плавания, что в свою очередь относится, в большинстве своём, к линии, т. е. к движению судов на реке между портами.

Ст. 5 определяет, что указания Службы речного надзора, касающиеся соблюдения правил плавания и обеспечения безопасности судоходства, являются обязательными для всех судов, организаций, властей и отдельных лиц, пользующихся судоходными путями и портами или наблюдающих за их содержанием и сохранностью.

В ст. 6 проект предусматривает установление единообразного отличительного знака и вымпела судов, выделенных для несения службы речного надзора.

Ст. 7 устанавливает ограничения надзора в отношении судов военного флота и пограничной охраны.

В Главе II определены правила Службы речного надзора в портах.

В ст. ст. 8 и 9 проект предусматривает, что Служба речного надзора, осуществляя свои функции в портах, должна вести наблюдение и контроль за выполнением правил плавания, за исправным состоянием навигационной обстановки на акватории порта, за порядком несения огней и подачей сигналов, а также за выполнением правил безопасности при погрузочно-разгрузочных работах, за правильной расстановкой судов и за соблюдением чистоты и порядка на причалах и акватории порта.

В ст. ст. 10, 11, 12 и 13 говорится о том, что Служба речного надзора ведёт регистрацию судов, приписку их к портам, оформляет приход и отход судов, извещает судоводителей о всех изменениях, произошедших в навигационной обстановке, а также требует, чтобы капитаны и шкиперы судов сообщали портовым властям о замеченных случаях смещения знаков ограждения на судоходном фарватере.

В Главе III определены правила Службы речного надзора на линии между портами.

Предусматривается, что Служба речного надзора, осуществляя свои функции на линии, обязана вести наблюдение и контроль за соблюдением правил плавания судов, несением огней, подачей сигналов, навигационной обстановкой, состоянием километровых знаков, а также за тем, чтобы все труднопроходимые места регламентировались сигналами предупреждения, проходы под мостами и места паромных переправ, прокладки кабеля и трубопроводы, проложенные через реку, были обозначены знаками предупреждения и чтобы гидротехнические и другие работы не мешали нормальному судоходству.

В Главе IV определены функции Службы речного надзора при авариях.

В ст. 15 предусматривается, что Служба речного надзора должна немедленно оказать всяческую помощь судам и другим плавсредствам, находящимся в опасности, имея при этом право, в случае необходимости, привлечь какое-либо другое судно, находящееся поблизости.

В ст. 16 говорится о том, что Служба речного надзора, в случае затопления судна или посадки его на мель, должна принять, при содействии национальных властей, срочные меры по ограждению и очистке фарватера, если по каким-либо причинам это не будет выполнено капитаном, шкипером или владельцем судна.

В ст. ст. 17 и 18 определяется, в каких случаях Служба речного надзора производит разбор аварий.

Глава VI определяет и устанавливает меры предупреждения, применяемые Службой речного надзора.

Предусматривается, что при оформлении отхода из порта судно может быть задержано капитаном порта: при отсутствии свидетельства на право плавания под флагом государства, который несёт судно и при отсутствии удостоверения на годность к плаванию; при водотечности корпуса и неисправно действующем рулевом и якорном устройстве; при наличии палубного груза, нарушающего остойчивость; при перегрузке судна грузом или пассажирами сверх установленных норм и по другим причинам, требующим устранения до выхода в плавание.

В случае нарушения существующих правил плавания или безопасности судоходства, проект в ст. 20 предусматривает право Службы речного надзора сделать замечание, предупреждение или составить акт и наложить штраф на капитана, шкипера судна или отдельное лицо, в зависимости от степени нарушения.

В заключительной части проект предусматривает порядок рассмотрения споров, могущих возникнуть по истолкованию или применению статей настоящих правил.

Таким образом, проект определяет положение о речном надзоре, правила речного надзора в портах, на линии и при авариях, а также меры пресечения.

Всё это и составляет унификацию правил речного надзора на Дунае.

Эти правила не являются чем-то раз навсегда установленным и они могут быть, по решению сессии, дополнены или изменены, в зависимости от общих интересов судоходства и интересов придунайских стран в рамках Конвенции.

Д О К Л А Д
об установлении единой системы навигационной
путевой обстановки на Дунае

Конвенция 1948 г. о режиме судоходства на Дунае в ст. 8 предусматривает установление единой системы навигационной путевой обстановки на всём судоходном течении Дуная.

Чтобы выполнить эту задачу, Рабочий аппарат Дунайской Комиссии в течение 1950—1951 г.г. занимался изучением условий плавания и навигационной путевой обстановки на Дунае, а также изучением возможностей её унификации на базе современной техники навигационного ограждения.

В результате проделанных работ, Рабочий аппарат подготовил настоящий доклад, предлагаемый вниманию V сессии.

I

Общая часть

В настоящее время нормальное судоходство без соответствующего навигационного ограждения и без точных навигационных карт и пособий невозможно, так как путевая обстановка, включающая современные средства навигационного оборудования, способствует организации бесперебойного и безаварийного движения грузовых и пассажирских судов и является залогом максимального использования эксплуатационной мощности флота, а навигационные карты и пособия в комплексе с навигационной обстановкой дают возможность применять прогрессивные методы судовождения. И не случайно, что Конвенция, исходя из экономических интересов придунайских стран, предусматривает установление Дунайской Комиссией единой системы навигационной путевой обстановки, а также издание навигационных карт и пособий для нужд судоходства.

Вопрос установления единой системы навигационной обстановки на Дунае не является новым. Тридцать лет тому назад, хотя и не в полной мере, этот вопрос был поставлен на обсуждение бывшей Международной Дунайской Комиссии, но так как интересы, которые эта Комиссия представляла, были далеки от интересов Дунайского судоходства, то этот вопрос разрешения не получил. Например, эта Комиссия так и не смогла разрешить вопроса о необходимости применения в навигационном оборудовании единообразных топовых опознавательных фигур, что является необходимым условием лучшего восприятия судоводителем об-

становочных знаков. Неразрешёнными остались и многие другие вопросы относительно цвета и характера огней, формы береговых и пловучих знаков и т.д.

Всё это привело к тому, что на Дунае не было единой системы навигационной обстановки, что в свою очередь являлось большим затруднением для судоходства.

Большой ущерб как навигационной обстановке, так и всему Дунайскому судоходству был нанесён в период второй мировой войны, и при дунайским странам, освобождённым Советской Армией от гитлеровских захватчиков, пришлось заново восстанавливать судоходство, в том числе и навигационное ограждение.

За период с 1945 г. по настоящее время при дунайские страны, взявшим управление Дунаем в свои руки, многое сделали для того, чтобы создать нормальные условия для плавания судов, но вопрос установления единой системы навигационной путевой обстановки на базе современной техники ограждения пока ещё не решён, и в этом направлении Дунайской Комиссии предстоит большая работа.

Что касается методов судовождения, то на Дунае издавна существует так называемая лоцманская система, которая на многих реках уже отжила или отживает свой век, поскольку она не может удовлетворять возросшим требованиям современного судоходства.

При лоцманской системе капитан, отвечающий в первую очередь за безопасность вверенного ему судна, экипажа, груза и пассажиров, подменяется лоцманом и фактически вместе с штурманами устремляется от судовождения. Такое положение, конечно, является ненормальным, так как снижается ответственность, вводится на мостике своего рода двоевластие, тормозится рост судоводительских кадров и применение более прогрессивных методов судовождения — штурманской системы проводки судов.

Это не значит, что лоцманская проводка судов должна быть исключена. Дунайская Конвенция предусматривает установление лоцманской службы в районах специальных речных Администраций гизовьев Дуная и Железных Ворот, в которых условия плавания специфичны и требуют самого детального знания режима реки, изменчивости фарватера, течения и т.п. Но было бы ошибочным предполагать, что плавание судов на этих участках с помощью лоцманов не потребует современных средств навигационного ограждения, точных карт и навигационных пособий.

II

Краткий анализ условий плавания и навигационной путевой обстановки на Дунае

Навигационная путевая обстановка.

Существующая навигационная обстановка на Дунае состоит из:
Береговой обстановки — береговые огни (маяки), навигационные створы, перевальные знаки, семафорные мачты, километровые столбы и

знаки, ограждающие места прокладки кабеля и труб, судоходные про-
лёты мостов и т. п.;

Пловучей обстановки — бакены, металлические бочки, цилинды, вехи и шкондры различные по форме, цвету окраски и характеру огней (внешний вид основных средств навигационного оборудования, существующего на Дунае, показан в Приложении № I).

Береговые огни (местное название — фары) в большинстве своём имеют вид металлических или деревянных столбов разной формы и конструкции, окрашенных в белый цвет, с фонарём кругового излучения на вершине, но могут иметь вид и более капитального ажурного сооружения с таким же фонарём. Огни, устанавливаемые на правом берегу, имеют зелёный цвет, на левом берегу — красный, иногда белый, но на участке Базиаш — Браилов, независимо от берега, в основном белый. Характер всех огней — в основном проблесковый. Огни, установленные на участке Будапешт — Бая, имеют постоянный характер. Источник питания береговых огней — различный. (Применяется ацетилен и реже — электричество).

На участке Регенсбург — Пассау применяются береговые знаки в виде треугольных щитов на столбах со светоотражателями.

Навигационные створы имеют вид столбов с набитыми на них щитами; передний щит — в виде треугольника вершиной вверх, задний щит — в виде прямоугольника. Щиты столбов, стоящих на правом берегу, окрашены в белый цвет с чёрной вертикальной полосой в середине. Щиты столбов, стоящих на левом берегу, окрашены в красный цвет с белой вертикальной полосой в середине. Как правило, все навигационные створы не освещаются, что не даёт возможности пользоваться ими в ночное время.

Перевальные знаки имеют вид деревянных столбов, окрашенных в белый цвет, в верхней части которых имеется щит, указывающий перевал. На некоторых участках Дуная в средней части перевальных столбов набиваются дополнительные щиты: для левого берега — в виде треугольника белого цвета с красной полосой в середине; для правого берега — в виде прямоугольника белого цвета с чёрной полосой в середине. Встречаются также перевальные знаки с дополнительными щитами круглой и треугольной формы чёрного и красного цветов, в зависимости от берегов. Перевальные знаки, также как и навигационные створы, не освещаются.

Бакены представляют из себя различные по форме конструкции. Необходимо остановиться на трёх типах освещаемых бакенов, применяемых в настоящее время на Дунае и показавших сравнительно хорошие качества.

Первый тип встречается в основном на участке Турну-Северин — Браилов и имеет вид поплавка с топовой опознавательной фигурой ажурной конструкции (конус или сферическая фигура), в зависимости от берега, на вершине которой устанавливается фонарь кругового излучения различных систем, как например, «Юлиус Пинч» и др. Источник питания, как правило — ацетилен. Поплавок бакена имеет несколько секций,

что повышает его непотопляемость. Бакены окрашиваются в чёрный или красный цвет, в зависимости от того, какую сторону фарватера они ограждают.

Второй тип встречается на участке Молдово-Веке — Бездан и представляет из себя металлический поплавок с конусообразной топовой опознавательной фигурой, на вершине которой устанавливается фонарь кругового излучения. Источник питания, как и в первом случае, как правило, ацетилен. Второй тип имеет только одну топовую фигуру для обоих берегов.

Третий тип встречается на участке Бездан — Геню и представляет из себя металлический плотик понтонного типа прямоугольной формы с смонтированной посреди тумбой, на вершине которой помещается фонарь кругового излучения.

Таким образом, для того, чтобы добиться единообразия в топовых опознавательных фигурах, во втором и в третьем типах необходимо предусмотреть установление топовых фигур, существующих для первого типа, о чём будет сказано ниже.

Что касается остальных пловучих средств навигационного оборудования, то они представляют из себя различные по форме цилиндры, бочки, конусы и т. п. фигуры и являются полумерой, так как в ночной обстановке не могут быть использованы. Даже для использования в дневное время видимость этих знаков весьма незначительна и устойчивость на течении небольшая.

Кроме этого, из пловучих средств навигационного оборудования на Дунае необходимо отметить так называемые швемеры, представляющие из себя плавающее бревно с опознавательной топовой фигурой, для левого берега равносторонний треугольник, окрашиваемый в красный цвет; для правого берега — диск, окрашиваемый в чёрный цвет. Эти знаки хорошо себя зарекомендовали на участках реки с быстрым и переменчивым течением, они просты по устройству и не требуют особого обслуживания. Невозможность использования их для ночной обстановки исключает пользование ими в ночное время. Поэтому они могут применяться и в дальнейшем, как вспомогательные знаки для дневной обстановки на таких трудных участках пути, как например, участок Железных Ворот и Катаракт, где в настоящее время пока нет ночного плавания.

Для ограждения опасностей, находящихся на реке, применяются бакены с различными топовыми фигурами, окрашиваемыми в чёрно-белый и красно-чёрный цвета по секторам, а также швемеры соответствующей окраски.

Сигнальные мачты для указания глубин на перекатах на Дунае, как правило, не применяются. Вместо этого указываются мелом или белой краской на чёрных досках, устанавливаемых на берегу, показания водопоста того или другого порта; однако эти доски часто закрываются стоящими поблизости судами, что вызывает невозможность пользования ими, не говоря уже о ночном времени, поскольку доски не освещаются.

Семафорные мачты применяются на Дунае для производства сигналов в труднопроходимых местах с односторонним движением, но произ-

водство сигналов неоднообразно, что, в свою очередь, затрудняет судоходение и вызывает путаницу.

Километровые знаки, устанавливаемые на Дунае, различны по форме и цвету окраски.

Навигационное ограждение портов, пунктов стоянки и формирований караванов, мест погрузки и выгрузки, входов в зимовники и затоны, как правило, на Дунае весьма недостаточно и разнообразно. В большинстве случаев этого ограждения не существует.

Различно и неоднообразно также навигационное ограждение судоходных пролётов мостов, мест прокладки кабеля и труб, отсутствует навигационное ограждение паромных переправ.

Всё это в будущем должно быть унифицировано и предусмотрено в единой системе навигационной путевой обстановки.

Служба пути и обстановки.

Служба пути и обстановки призвана обеспечивать нормальное состояние судового хода и обстановки, а также вести повседневный контроль и наблюдение за ними на различных участках Дуная. Эта служба организована на Дунае в разных местах неодинаково и имеет существенные недостатки. Работы по обеспечению пути и обстановки ведутся некомплектно и недостаточно, часто в отрыве друг от друга. Навигационная обстановка не всегда соответствует условиям пути и, наоборот, состояние пути и судового хода не соответствует навигационной обстановке. Траление перекатов и промеры глубин для обеспечения нормального судоходства проводятся редко.

Во многих случаях отсутствуют так называемые обстановочные посты, и наблюдение за навигационной обстановкой ведётся с судов, которых весьма недостаточно, что приводит к большому разрыву во времени между наблюдениями и восстановлением данной обстановки.

Количество выставляемых освещаемых знаков на Дунае недостаточно. Подсчёты показали, что в среднем на Дунае на 5—6 км, а на некоторых участках на 10—15 и даже более километров приходится один освещаемый знак. Конечно, такая ночная обстановка не может считаться удовлетворительной, в результате чего ночное плавание на многих участках не осуществляется, что в свою очередь значительно снижает эксплуатационные возможности флота и приносит большой ущерб судоходству.

Таким образом, к основным недостаткам существующей навигационной путевой обстановки на Дунае можно отнести:

1. Большое разнообразие форм береговых и пловучих знаков.
2. Различный характер и цвет береговых огней.
3. Неосвещаемость створных и перевальных знаков.
4. Недостаточное и не отвечающее требованию безопасного плавания судов количество выставляемых береговых и пловучих освещаемых знаков.
5. Отсутствие должного навигационного ограждения мест формирования караванов, стоянок, акваторий портов, зимовников и т.п.

Всё это показывает, что существующая навигационная путевая обстановка не обозначает в должной мере границы, направления и глубины судовых ходов и не может удовлетворять требованиям безопасного и беспрепятственного плавания судов.

Наряду с недостатками навигационная обстановка на Дунае имеет ряд положительных качеств, что должно быть учтено и использовано при установлении единой системы. В первую очередь сюда необходимо отнести однообразный цвет и характер огней пловучей обстановки: для правого берега — зелёный проблесковый; для левого берега — красный проблесковый, а также хорошие качества трёх типов бакенов, указанных выше, которые с некоторыми конструктивными изменениями второго и третьего типов, с установлением на них единобразных топовых опознавательных фигур, могут использоваться и в дальнейшем в единой системе навигационного ограждения.

III

Возможные пути по унификации средств навигационного оборудования на Дунае

В соответствии с указанием ст. 8 п. «f» Конвенции, установление единой системы навигационной путевой обстановки на всём судоходном течении Дуная должно осуществляться с учётом специфических условий отдельных участков и Основных положений о плавании по Дунаю.

Дунай по своим гидрологическим свойствам, характеру питания и режиму реки на всём своём протяжении разнообразен и имеет ряд особенностей. Если в верхней своей части река имеет типичный горный характер с быстрым течением, то участки реки от Геню до Молдово-Веке и от Турну-Северина до устья имеют характер равнинной реки. Между этими участками находится небольшой, но труднопроходимый порожистый участок Железных Ворот и Катаракт. Не учитывать этих особенностей Дуная при установлении в будущем единой системы обстановки нельзя.

Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Дунайской Комиссией, также должны учитываться, так как они в ст. 9 определяют основные принципы навигационной путевой обстановки.

Было бы ошибочным и оторванным от жизни, если бы при установлении единой системы не учитывались также технические и экономические интересы и возможности придунайских государств в условиях современного развития судоходства на Дунае.

Исходя из этих предпосылок, основные принципы и положения будущей единой системы навигационной обстановки на наш взгляд должны сводиться к следующему:

1. Навигационная путевая обстановка на всём судоходном 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.

2. В принципе обстановка, береговая и пловучая, должна действо-

вать на всех участках Дуная непрерывно (днём и ночью) с момента освобождения водного пути от льда до наступления ледостава.

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

4. Навигационная путевая обстановка должна строиться на базе современной техники навигационного ограждения, которое должно быть экономичным, удобным в пользовании, прочным и в наибольшей степени приближаться к существующему ограждению на Дунае.

5. В единой системе обстановки должны быть унифицированы формы и окраска навигационных знаков, а также цвет и характер их огней с наибольшим приближением к существующим знакам на Дунае.

6. В единой системе навигационной путевой обстановки на Дунае должна быть принята существующая в настоящее время двухсторонняя система (латеральная) ограждения фарватера вехами, бакенами и буями.

При этом необходимо считать на всём речном Дунае: правую сторону фарватера и правый берег, соответствующие правому борту судна, идущего вниз по течению; левую сторону фарватера и левый берег, соответствующие левому борту судна, идущего вниз по течению.

Предложения и возможные пути по унификации средств навигационного оборудования на Дунае.

С учётом основных принципов и положений, высказанных выше, Рабочий аппарат Комиссии выдвигает в порядке обсуждения следующие предложения и возможные пути по унификации средств навигационного оборудования на Дунае, что может послужить, по мнению Рабочего аппарата, основой при установлении в будущем единой системы навигационной путевой обстановки:

1. Навигационная обстановка должна состоять из береговой и пловучей. В свою очередь береговая обстановка включает: береговые огни (маяки), створные и перевальные освещаемые знаки, сигнальные и семафорные мачты,спомогательные и километровые знаки; пловучая обстановка должна состоять из освещаемых бакенов, ограждающих левую и правую кромки фарватера, а также бакенов, ограждающих временное препятствие, расположенное в границах фарватера, когда проход возможен с обеих сторон.

Назначение всех вышеперечисленных знаков следующее:

а) *Береговые огни (маяки)* служат для указания примерного направления судового хода и совместно с пловучей обстановкой должны ограждать судовой ход в тех местах, где он приближается к берегу, а также могут служить как ориентиры.

б) *Перевальные знаки* служат для указания начала, направления и конца судового хода при перевале его с одного берега к другому. Поскольку они не показывают точно направления оси судового хода и совсем не показывают границ судового хода, они не могут служить самостоятельными знаками межевой обстановки и употребляются обычно в

комплекс с пловучей обстановкой, которая и должна показывать границы судового хода, а также и направление.

в) *Створные знаки* служат для точного обозначения оси судового хода и ставятся на длинных и узких фарватерах, в том числе на длинных узких перевалах и на каменистых перекатах с очищенной полосой. Створные знаки должны ставиться по направлению судового хода так, чтобы при наблюдении с идущего посреди фарватера судна один створный знак покрывал другой.

Расстояние между ними может быть рассчитано по теоретическим и опытным формулам для створов из двух знаков, но в речной обстановке к таким расчётом обычно не прибегают.

В речной обстановке, в том числе и на Дунае, обычно щит или фонарь заднего знака устанавливают на 2 м выше щита или фонаря переднего знака, причём в самой низкой ходовой части створа щит или огонь переднего знака не должен закрывать щита или огня заднего знака.

Расстояние между створными знаками делается переменным, но таким, чтобы оно обеспечивало необходимую чувствительность створной линии, причём практически должно даваться на каждый километр створного хода 40 м расстояния.

г) *Сигнальные и семафорные мачты* служат: сигнальные — для обозначения глубины и ширины судового хода на перекате; семафорные — для регулирования движения судов через шлюзы и участки реки с односторонним движением.

д) *Вспомогательные знаки* служат для указания (обозначения) мест прокладки кабеля и труб, мест паромных переправ, входов в бассейны и зимовники, вероятных мест якорной стоянки у берегов, пунктов ожидания и формирования караванов и т.п.

е) *Пловучая обстановка (буи, бакены)* служит для детального обозначения границ судового хода, а также для показания направления.

Обстановочные знаки, как береговые, так и пловучие, указывающие границы судового хода, расставляются на основании ежедневно проводимых промеров русла с учётом изменчивости направления течения. Например, на участках реки с высокими берегами, имеющими наибольшую извилистость русла, на перекатах которых судовой ход не только постоянен по положению, но и плавно сопрягается с выше и ниже лежащими участками, можно применять большее количество береговых знаков, обслуживание которых проще и содержание дешевле.

На участках реки с неустойчивыми перекатами, резкими и частыми изменениями судовых ходов необходимо более широко пользоваться пловучими знаками, которые детально обозначают границы судового хода и легче, чем береговые знаки, могут быть перемещены с одного места на другое.

Наиболее продуманным образом в схеме должна предусматриваться обстановка перекатов.

Обстановка переката пловучими знаками должна дать судоходству точную глубину, ширину и расположение судового хода в плане, которые гарантируют безаварийный проход судов через перекат.

При расстановке на перекате или перевале пловучих знаков, хо-

довая полоса должна быть совершенно чистой и не иметь ни одного необставленного закоска, мели, косы и т.п., причём нужно обращать особое внимание на установку входных бакенов, верхних и нижних, з особенностями верхних, имеющих главное значение в пловучей обстановке.

Входные бакены должны быть так поставлены, чтобы они гарантировали безаварийный заход на перекат и выход с него грузовым крашаном.

2. Поскольку единая система навигационной обстановки должна обеспечить бесперебойное круглосуточное плавание судов, то основные средства навигационного оборудования должны быть освещаемы.

3. Для улучшения видимости пловучих знаков и лучшего их восприятия судоводителем в светлое время суток, должно быть предусмотрено на поплавках или плотиках бакена установление опознавательных топовых фигур ажурной или сплошной конструкции и соответствующей окраски, а именно:

— для бакенов, ограждающих правую кромку — сферическую фигуру чёрного цвета (Приложение II/1);

— для бакенов, ограждающих левую кромку фарватера — конус красного цвета (II/2);

— для бакенов, ограждающих временное препятствие, как-то: затопленные суда и т.п., расположенные в границах судоходного фарватера, когда проход возможен с обеих сторон — топовую фигуру, имеющую вид песочных часов с комбинацией цвета окраски чёрного и белого по секторам (2 сектора чёрных, 2 сектора белых) — (II/3).

Все бакены должны быть окрашены также в цвета опознавательных фигур и по цвету составлять с ними единое целое.

Все препятствия, расположенные вне границ судоходного фарватера, но вблизи от них, должны быть ограждены бакенами, предусмотренными для левой и правой кромок фарватера соответственно.

В местах развязки судового хода, вызванной островами или отмелями, обставляется только тот фарватер, который признан наиболее удобным для судоходства.

В этих случаях, если развязку нельзя обозначить береговым знаком, о чём будет сказано ниже, развязка обставляется соответствующими бакенами левой или правой кромки фарватера, в зависимости от того, в какую сторону уходит фарватер и, если этого требуют условия плавания, выставляются парные бакены, показывающие, что судовой ход расположен между ними.

4. Для достижения единства цвета огней пловучей обстановки необходимо предусмотреть:

— для бакенов правой стороны фарватера — зелёный проблесковый огонь (II/1);

— для бакенов левой стороны фарватера — красный проблесковый огонь (II/2);

— для бакенов, ограждающих временное препятствие, расположенное в границах судового хода, когда проход возможен с обеих сторон — зелёно-красный проблесковый огонь по вертикали, с применением

одного фонаря с двумя светофильтрами (предварительно необходимо провести испытание этого фонаря) — (II/3).

Видимость всех огней пловучей обстановки должна быть не менее : для бакенов ближнего действия 1,5—2 км ; для бакенов дальнего действия 3,5—4 км.

Для основных штатных бакенов, ограждающих левую и правую кромки фарватера, необходимо предусмотреть порядковую нумерацию бакенов, начиная снизу вверх с 1 по 99 номер. Последующие порядковые бакены нумеруются в виде дроби : числитель показывает порядковый номер сотни, знаменатель — порядковый номер бакена в данной сотни. Например : девяносто девятый бакен обозначается 0/99 ; сотый бакен — 1/00 ; сто двадцать пятый бакен — 1/25 ; тысяча пятый бакен — 10/5.

Кроме того, когда возникает необходимость постановки дополнительного бакена для того, чтобы не менять порядковых номеров бакенов основной штатной обстановки, дополнительный бакен обозначается буквами латинского алфавита А, В, С, Д и т.д. Например, между штатными бакенами 88 и 89 выставлено два дополнительных бакена, тогда обозначение дополнительных бакенов будет 88 А и 88 В.

Если возникнет необходимость снять некоторые бакены, то номера их выпадают, о чём соответствующая служба даёт извещение.

Бакены, ограждающие временное препятствие, порядковыми номерами не обозначаются.

Порядковая нумерация бакенов согласовывается перед началом навигации между соответствующими службами придунайских государств.

5. Для достижения единообразия в береговой обстановке необходимо предусмотреть :

а) для береговых огней (маяков) — металлические, бетонные или деревянные столбы высотой в 4—4,5 м и сечением в основании 35—40 см, ажурной или сплошной конструкции, на вершине которых должен устанавливаться фонарь кругового излучения. Цвет и характер огней для береговых маяков предусмотреть белый, для левого берега — проблесковый, для правого берега также проблесковый ,но иной характеристики. Видимость огней не менее 6—7 км; цвет окраски столбов — белый (II/4).

Для лучшего восприятия маяка судоводителем в светлое время суток необходимо предусмотреть в верхней части маяка под платформой фонаря установку топовых опознавательных фигур (щитов) :

- для правого берега — чёрный диск ;
- для левого берега — красный треугольник.

Размеры : диаметр диска, высоту и основание треугольника предусмотреть по 80 см.

В тех случаях, когда береговой огонь (маяк) устанавливается на одном из островов для обозначения и определения наиболее удобного судоходного фарватера при развилике судового хода, он также должен иметь в верхней своей части под платформой, на которой устанавливается фонарь — чёрный диск (круглый щит), когда фарватер проходит между знаком и левым берегом ; красный треугольник (щит), когда фарватер проходит между знаком и правым берегом (II/5).

Эти фигуры должны быть расположены так, чтобы они были видны со стороны судового хода с подходящих судов. Цвет огней этих береговых маяков должен соответствовать цвету и характеру огней пловучей обстановки, т.е. зелёный проблесковый, когда фарватер проходит между знаком и левым берегом, красный проблесковый, когда фарватер проходит между знаком и правым берегом.

Характеристика огней этих маяков должна быть иной по сравнению с огнями пловучей обстановки (см. Приложение II/5);

б) для створных знаков — металлические, бетонные или деревянные столбы такой же конструкции, как и для береговых маяков, на вершине которых навешиваются металлические или деревянные щиты: на переднем к реке столбе — треугольный щит высотой в 120 см и основанием в 1 метр; на заднем столбе — щит прямоугольной формы тех же размеров. Окраска щитов: для левого берега — красная с белой полосой в середине; для правого берега — белая с чёрной полосой в середине. На вершине столбов устанавливаются фонари направленного действия. Цвет огней для обоих берегов оранжевый с характеристикой — передний проблесковый, задний — постоянный с отличием переднего знака левого берега от переднего знака правого берега. Цвет окраски створных столбов — белый (II/6);

в) для перевальных знаков — металлические, бетонные или деревянные столбы той же конструкции и тех же размеров, как для береговых маяков, в верхней части которых навешивается щит-указатель перевала — размерами 120 × 40 см. Цвет окраски щитов — белый. Если перевальный знак указывает два направления, щиты-указатели навешиваются с обеих сторон столба по направлению перевалов. На вершине столба устанавливается фонарь направленного действия. Цвет и характер огня для левого берега — оранжевый проблесковый; для правого берега — оранжевый проблесковый, но иной характеристики. Цвет окраски перевальных столбов — белый.

Кроме того, в средней части столба перевального знака должны быть предусмотрены квадратные щиты (1 × 1 м), которые навешиваются перпендикулярно к оси судового хода: для правого берега — белый с чёрной полосой в середине; для левого берега — красный с белой полосой в середине (II/7).

6. Для достижения единства в производстве сигналов, указывающих глубину, и сигналов, регламентирующих проход судов через засемафоренные участки, необходимо предусмотреть сигнальные и семафорные мачты.

Сигнальные мачты должны иметь вид столбов любой конструкции, но высотой не менее 7—8 метров с укреплённой в верхней части реей. Для показания глубин можно предложить следующие фигуры: прямоугольную доску, показывающую глубину в метрах; шар, показывающий глубину в 20 см; конус, показывающий глубину в 5 см. Цвет окраски фигур — чёрный, мачты — белый (II/8).

Таким образом, если глубина на перекате, например, составляет 245 см, то на сигнальной мачте поднимаются до места 2 прямоугольных доски, под ними — 2 шара и 1 конус.

Ночью весь комплект фигур может освещаться белым ярким огнём. Такая система может применяться, в основном, на особо лимитирующих и труднопроходимых перекатах и является вспомогательной.

Основная же система сигнализации показания глубин на перекатах должна предусматривать введение так называемых «участковых щитов — показателей глубин перекатов», которые устанавливаются в одном из населённых пунктов или портов на каждые 100 километров, если это требует необходимости.

«Участковый щит — показатель глубин перекатов» окрашивается в белый цвет и на нём навешиваются трафаретные надписи и цифры чёрного цвета, показывающие следующие данные: число и месяц, название и километр переката, а также лимитирующую глубину и ширину судового хода на перекатах. Ночью щит освещается белым ярким огнём. Щит-указатель должен быть установлен так, чтобы он мог быть хорошо виден при ясной атмосфере со стороны судового хода (II/8/1).

Размеры щита и высота его установки должны обеспечивать его хорошую видимость.

Семафорные мачты могут быть такого же типа, как и сигнальные мачты.

Что касается предложений по запретительным и разрешительным сигналам, то в настоящее время Рабочий аппарат продолжает ещё работу в этом направлении и можно надеяться, что с помощью специалистов придунайских стран он сможет в ближайшем будущем разработать систему этих сигналов, отвечающих интересам Дунайского судоходства.

7. Необходимо также установить единообразную форму километровых знаков, так как на Дунае встречаются различные формы. Рабочий аппарат в настоящее время продолжает работу и в этом направлении.

8. В отношении вспомогательных знаков береговой и пловучей обстановки предлагается обсудить следующие средства навигационного оборудования:

а) Контрольная вешка — представляет из себя бревно длиной 4—5 метров, диаметром 15—18 см, которое посредством стального троса диаметром 12—15 мм прикрепляется непосредственно к якорю и становится рядом с бакеном. Окраска и топовая фигура контрольной вешки — соответственно бакенам — (II/1, II/2, II/3).

Назначение контрольной вешки — в случае срыва бакена вешка остаётся на месте, что даёт возможность быстро установить новый бакен без промеров глубин. Одновременно контрольная вешка будет служить временным ориентиром для судоводителей в момент отсутствия бакена.

В период ледохода, когда ещё продолжается плавание судов, контрольная вешка, ограждая судовой ход, даст возможность на период ледохода снять бакены для предупреждения их от повреждений и срыва льдом.

б) Швемеры для указания направления течения на перекатах и у мостов ставятся в тех местах, где имеется свалочное течение и служат для указания направления течения, что облегчит судоводителю выбор пра-

вильного направления движения его судна в соответствии с направлением струи течения и правильно направить караван в пролёт моста или на перекат.

Указанные швемеры должны ставиться за линией действующей навигационной обстановки той кромки судового хода, в сторону которой направлено свальное течение.

Форма и окраска топовых фигур на швемерах соответственны бакенам. Отсутствие освещения этих знаков не должно приниматься в расчёте, так как они являются вспомогательными, и судоводитель обычно рассчитывает прохождение затруднённых участков в светлое время суток.

в) *Обстановка входов в бассейны и зимовники.* В порядке обсуждения предлагается установить следующую систему:

На лобовой части стенки (относительно течения) бассейна или зимовника предусматривается установка берегового маяка такой же конструкции, как и основной береговой знак, но с той разницей, что он устанавливается на широком бетонном или каменном фундаменте высотой в 1,5 метра. Стороны фундаментов, обращённые к судовому ходу, окрашиваются в белый цвет и на них наносится чёрными буквами наименование затона или зимовника. Цвет окраски маяка — белый (II/10).

Что касается цвета и характера огней для этих входных маяков, то можно оставить тот же цвет и характер, как и для основных береговых маяков, т.е. белый проблесковый. Но для освещения надписи на фундаменте необходимо предусмотреть постоянный белый яркий огонь направленного действия.

г) *Обстановка наиболее вероятных мест якорной стоянки у берега, пунктов ожидания и формирования караванов.* Предлагается в порядке обсуждения предусмотреть установку по концам участка круглых щитов белого цвета с нанесением на них якоря адмиралтейского типа штоком вверх чёрного цвета (II/11).

Ночью щит освещается постоянным белым ярким огнём направленного действия.

Щит должен быть расположен на берегу на высоте не менее 4 метров над поверхностью самой высокой воды и иметь в диаметре 1—1,5 м.

д) *Обстановка судоходных пролётов наплавных мостов.*

Ввиду того, что Рабочий аппарат полагает необходимым регламентировать проход судов в судоходных пролётах наплавных мостов теми же сигналами, как и на засемафоренных участках, поскольку в этих пролётах сможет осуществляться, как правило, только одностороннее движение, то, как уже говорилось выше, Рабочий аппарат продолжает пока ещё работу в этом направлении.

Что касается установления береговых знаков, обозначающих судоходные пролёты мостов, места паромных переправ, прокладки кабелей, трубопроводов, а также сигналов, регламентирующих выход судов из притоков и подходных каналов на основное русло, то в настоящем докладе они не рассматриваются, поскольку они уже определены в Основных положениях о плавании по Дунаю, установленных Дунайской Комиссией 2 июня 1951 г.

Предлагаемые конструкции и средства навигационного оборудования.

Со своей стороны Рабочий аппарат предлагает в порядке обсуждения следующие конструкции и типы основных средств навигационного оборудования с учётом принципов и положений, приведённых выше:

1. *Береговой обстановочный знак* — конструкции, как это дано в Приложении № II/12 с описанием. Береговой знак этой конструкции весит около 100 кг, а отдельные разборные части от 15 до 20 кг и может легко переноситься с места на место и устанавливается силами 2—3 человек. На вершине столба устанавливается фонарь кругового излучения. У основания столба предусматривается дверца для установления источника питания внутри конструкции.

2. *Перевальный знак* такой же конструкции, как и береговой обстановочный знак, но дополнительно в верхней части столба по направлению перевала на особом кронштейне предусматривается возможность установления съёмных путевых указателей, а в средней части дополнительных опознавательных щитов, устанавливаемых перпендикулярно к оси судового хода (II/13).

3. *Створные знаки* такой же конструкции, как и береговой обстановочный знак, с двумя съёмными щитами (II/14).

4. *Сигнальные мачты* в виде металлических или деревянных столбов любой конструкции высотой 7—8 метров. В верхней части столба для производства сигналов прикрепляется рея. Мачта может укрепляться тремя подкосинами. Для показания глубин предусматриваются следующие конструкции знаков:

а) прямоугольная фигура, состоящая из двух дощатых щитов размерами 70×35 см, соединённых между собой под прямым углом;

б) сигнальный шар, состоящий из двух дощатых дисков диаметром в 35 см, скреплённых друг с другом под прямым углом;

в) сигнальный конус, состоящий из двух щитов, имеющих форму равнобедренных треугольников высотой в 20 см и основанием в 15 см, скреплённых друг с другом под прямым углом.

5. *Бакен*, принятый в основном на участке Дуная между Турну-Северином и Браиловым. Этот бакен имеет вид металлического поплавка диаметром в 2 метра и высотой в 1 метр с съёмной, устанавливаемой в средней части, топовой опознавательной фигурой металлической ажурной конструкции высотой около 1,1 м (II/15).

6. *Бакен*, принятый на участке Дуная Молдово-Веке — Бездан. Этот бакен имеет вид металлического поплавка диаметром в 1,80 см с наглухо установленной конусообразной топовой фигурой для обоих берегов, высотой около 80—100 см. Для установления единообразной системы этот бакен необходимо несколько реконструировать, а именно, на базе поплавка предусмотреть возможность установки в средней части съёмных топовых опознавательных фигур, как это указано выше (II/16).

7. *Бакен*, принятый в основном на участке Дуная от Бездана до Геню. Этот бакен имеет вид металлического четырёхугольного поплавка понтонного типа размерами $2 \times 1,90$ м с имеющейся в средней части

тумбой, на которой устанавливается фонарь. На базе понтонного поплавка необходимо предусмотреть, как в первом, так и во втором случаях, возможность установления съёмных топовых опознавательных фигур высотой около 80—100 см (II/17).

При выборе этих конструкций береговой и пловучей обстановки, Рабочий аппарат учитывал возможность использования их при любом источнике питания и введения в последующем электронавигационных огней.

Береговые знаки предлагаемой разборной конструкции сравнительно недороги, прочны, удобны в пользовании, легко переносимы и обеспечивают достаточную видимость. Источник питания помещается внутри конструкции и не меняет формы знака.

На базе столбовой разборной конструкции без особого труда могут быть смонтированы любые береговые знаки — перевальные, створные или маяки.

Что касается пловучей обстановки, то бакены выбранных типов, применяемые в настоящее время на Дунае, показали хорошие результаты, и без особого труда на них могут монтироваться любые топовые опознавательные фигуры, предусмотренные выше.

На базе этих бакенов, также как и береговых столбов предлагаемой конструкции, в будущем могут применяться электронавигационные огни.

Кроме того, введение предлагаемых средств навигационного оборудования обеспечит единообразные формы, что, в свою очередь, обеспечит лучшее восприятие их судоводителями и установление единой системы навигационной путевой обстановки.

Введение предлагаемого навигационного оборудования позволит наладить серийное производство, что значительно снизит стоимость оборудования.

Что касается установления единой системы навигационной путевой обстановки на участках специальных речных Администраций, то принципы и основные положения по унификации средств навигационного ограждения, предлагаемые Рабочим аппаратом, на наш взгляд, являются вполне приемлемыми также и для этих участков, но с учётом условий и особенностей плавания на них. В особенности тут имеется в виду, что на участке Железных Ворот и Катаракт ночное плавание, пока что, практически неосуществимо.

Например, на чехословацко-венгерском перекатном участке Дуная необходимо считаться с узкостями, изменчивостью фарватера и односторонностью движения. То же самое можно сказать и об участке Регенсбург — Пассау, где фарватер более узок и существуют большие скорости течения. Вполне естественно, что выбранные типы бакенов пловучей обстановки не могут быть приемлемы в таких условиях. Но цвет окраски береговой и пловучей обстановки, цвет и характеристика огней, формы топовых опознавательных фигур, формы береговых знаков — всё это может, на наш взгляд, быть применимо.

Весьма сложным и требующим дополнительного изучения является вопрос обстановки так называемого морского Дуная от Сулина до Бранлова. Здесь надо принимать во внимание то обстоятельство, что этот

участок используется для морских судов. Рабочий аппарат продолжает работать над изучением этого вопроса.

Отдельные замечания по вопросу цвета и форм береговой и пловучей обстановки.

При выборе форм и цвета береговой и пловучей обстановки Рабочий аппарат исходил, прежде всего, из существующей практики на Дунае, а также из материалов наблюдения и исследований научно-исследовательского Института водного транспорта Союза ССР.

Известно, что на видимость обстановки влияет целый ряд факторов светотехнического, метеорологического, топографического и эксплуатационного характера.

В числе этих факторов на видимость дневной обстановки влияют: окраска и форма знаков, а также фон, на который они проектируются.

В отношении фона и окраски, прежде всего, следует отметить, что на фоне зелени лучше других виден белый цвет, а затем чёрный; плохо видны — красный и жёлтый цвета.

Поэтому, учитывая основной фон берегов Дуная, выбран для береговых знаков белый цвет, что также соответствует принятому цвету на Дунае. На фоне неба разница в видимости цветов незначительна.

Необходимо отметить, что наблюдения показали нецелесообразность также применять пёструю окраску с чередующимися цилиндрами, так как граница перехода цветов пёстрой окраски воспринимается с большого расстояния, при проектировании сигналов на фоне мачты, как треугольник, что и вызывает путаницу, искажая форму.

В отношении формы знаков наблюдения показывают, что предметы, имеющие большую длину, как например, сигнальные створные мачты и столбы, при тех же величинах яркости фона и контраста, гораздо легче различимы, чем предметы, имеющие близкие по величине размеры ширины и высоты, как например, различные формы щитов, невысокие тумбы, башни и т. п. Поэтому выбран, как один из вариантов, длинный неширокий столб сплошной конструкции, высотой в 4—4,5 метра, учитывая ширину Дуная и относительно короткие перевалы с одного берега на другой.

Исходя из этого, Рабочий аппарат в своих рекомендациях отказался от применения невысоких башен и различного рода фигур, близких по ширине и высоте, видимость которых по сравнению с предлагаемыми не велика. Рабочий аппарат отказался также и от пёстрой окраски знаков.

Что касается цвета огней, то наблюдения показали наибольшую целесообразность для береговых огней — белого или лунно-белого цвета, а для створных и перевальных знаков — оранжевого. Для пловучей обстановки безболезненно можно принять применяемые в настоящее время на Дунае зелёный и красный огни, вполне обеспечивающие дальность видимости, необходимую для судоходства.

Этим и объясняется выбор цвета огней предлагаемых средств навигационного оборудования.

Кроме того, очень важно для судоводителя отличие цвета основных береговых огней (маяков) от огней пловучей обстановки. При сложных обстоятельствах, в которых может находиться судно во время плавания, судоводителю будет ясно, что береговой белый огонь проблескового характера означает береговую черту.

Вопросы освещения.

Одним из основных вопросов какой-либо системы освещаемой навигационной путевой обстановки является вопрос наиболее экономических и совершенных видов освещения.

Дело в том, что инженерная и изобретательская мысль уже давно ищет наиболее современные и наиболее экономичные виды освещения, как для речной, так и озерной обстановки; при этом, в связи с внедрением электричества во все отрасли народного хозяйства, естественно возникает мысль и желание сделать освещение речной обстановки электрическим. При разработке конструкций электрических огней для речной обстановки приходится прежде всего решать основной вопрос — выбор источников питания, затем вопросы выбора источников света (лампочек), проблесковых устройств и автоматов для зажигания огней ночью и гашения их днём.

В этом отношении уже многое сделано на некоторых судоходных каналах и реках. Уже разработаны для речной обстановки и введены в действие, например в Советском Союзе, сигнальные электронавигационные огни с фотоавтоматом для гашения их днём и зажигания ночью. Эти огни работают по электрической схеме, состоящей из 2 цепей. Электрическая схема этих огней позволяет осуществить одновременное мигание 2 огней одного обстановочного знака, например, створного.

Для упрощения конструкции и удешевления стоимости некоторых знаков, например, электробакенов ближнего действия, автоматическое выключение и включение огней не применяются; при этом в электрической схеме отсутствует вспомогательная цепь с фотоэлементом и чувствительным реле. Включение и выключение такого огня производятся с помощью выключателя. Гальванических элементов хватает на весь период навигации. Для усиления света ламп в электрических огнях кругового действия применяются оптические поясные линзы, прессованные, шлифованные или диоптрические, а в огнях направленного действия — дисковые линзы светофорного типа.

На некоторых участках Дуная, как например на венгерском, в настоящее время также начали широко применять электронавигационные огни.

С установлением электронавигационных огней, в особенности огней с фотоавтоматами, тесно связан вопрос подготовки квалифицированного обслуживающего персонала, что в свою очередь требует известного времени.

При разработке предлагаемых Рабочим аппаратом на обсуждене видов средств навигационного оборудования учитывалось, что на их базе в ближайшем будущем, при установлении единой системы, могут

быть широко применены наиболее совершенные и экономичные источники питания и света без особого труда, так как конструкции, габариты и формы выбранных видов позволяют это сделать без особых дополнительных затрат на их переоборудование.

Учитывая вышеизложенное, Рабочий аппарат предлагает обсудить вопрос о применении в будущей единой системе электронавигационных огней с соответствующим источником питания, а также обсудить вопрос введения в электронавигационные огни фотоавтомата.

Выбор источников питания и света, при существующем положении на Дунае, не может тормозить решения вопроса о выборе форм, окраски знаков, цвета и характера их огней, которые могут решаться отдельно, но с учётом возможности применения в будущем на их базе электронавигационных огней.

Обслуживание единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае.

Для того, чтобы единая система навигационной путевой обстановки на Дунае действовала безотказно, а обстановочные знаки соответствовали своим штатным местам, что является важнейшим требованием к любой навигационной обстановке, необходимы соответствующее обслуживание и инженерно-техническое руководство.

Кроме того, самая современная навигационная обстановка может быть максимально использована только в том случае, если она произведена на основе производства изыскательских работ по установлению наиболее удобного судоходного фарватера, по промеру глубин, а также на основе работ по дноуглублению и руслоочищению.

В настоящее время весь этот комплекс работ по обслуживанию пути и обстановки проводится на Дунае недостаточно.

В связи с этим, Рабочий аппарат предлагает, в порядке обсуждения, некоторые вопросы обслуживания и инженерно-технического руководства, связанные с навигационной путевой обстановкой. В порядке обсуждения предлагается построить службу пути и обстановки по следующей примерной схеме: река Дунай разбивается на ряд участков, по 50—60 километров каждый, в зависимости от режима и гидрологических особенностей русла. На этих участках действуют обстановочные посты, обслуживающие навигационную путевую обстановку в пределах своего участка.

В течение навигации работники поста выполняют примерно следующие работы: проводят ежедневные наблюдения за колебанием горизонта воды и промеры глубин переката; в соответствии с этими промерами переставляют обстановочные знаки и добавляют новые, используя обстановочные суда; через определённые промежутки времени производят трапление переката; во время зажигают и гасят фонари освещаемых сигналов и, если это требуется, производят приём разработанных землечерпательных прорезей и дноочистительных работ, проведённых на перекате; по вызову проходящего мимо судна выезжают к нему и сообщают особенности прохода судов через перекат, а в отдельных случаях

сопровождают суда при проходе ими переката ; при посадке на мель судов выезжают для участия в составлении акта и выявления причин аварии и, наконец, в период ледохода своевременно снимают навигационную пловучую обстановку совместно с обстановочными судами.

Каждый обстановочный пост должен иметь соответствующий моторный бот или катер. Предлагается установить опознавательный знак на служебных постройках и катерах обстановочной службы, а именно : на белом вымпеле чёрный круг с вписанным в него красным конусом, что соответствует двум основным опознавательным топовым фигурам, применяемым на пловучей обстановке.

Несколько участков объединяется в район обстановочной службы, границы которого определяются с учётом особенностей каждого участка в отдельности. Район, состоящий из нескольких участков, осуществляет инженерно-техническое руководство навигационной обстановкой и соответственно руководство службой пути. Район должен располагать специально оборудованным обстановочным судном. В свою очередь, район подчиняется компетентным организациям, которые будут выделены каждым придунайским государством.

Имеется в виду, что обстановочные посты будут работать в тесном взаимодействии с обстановочным судном, обслуживающим район.

В районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, служба пути и обстановки действует на основе соглашения между этими государствами, как например на чехословацко-венгерском участке, где существует совместная Техническая комиссия по делам Дуная, опыт работы которой весьма ценно использовать и на других участках Дуная.

Такая примерная организационная структура службы пути и обстановки может, на наш взгляд, полностью удовлетворить всем требованиям, предъявляемым к единой системе навигационной обстановки.

* * *

Установление единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае на базе современной техники ограждения откроет новые пути в развитии Дунайского судоходства, значительно повысит эксплуатационные возможности флота и явится дальнейшим шагом, направленным на выполнение указаний Дунайской Конвенции.

Приложение №. 11/12

Береговой навигационный обстановочный знак представляет из себя металлическую трубу, состоящую из двух секций, а также фундаментной плиты, 3 оттяжек и съёмного металлического трапа. Размеры и вес знака указаны на чертеже.

Основание знака укрепляется к фундаментной плите посредством болтов и оттяжками. На верхней части знака устанавливается фонарь кругового излучения.

Металлическая плита, на которой монтируется знак без бетонного фундамента, может также быть увеличенных размеров, в зависимости от рода грунта.

В нижней части знака имеется дверца, через которую вводится источник питания.

Поскольку весь знак разборный, он может легко переноситься с одного места на другое, в зависимости от изменения судового хода.

Указанный береговой навигационный знак может быть использован для монтирования на нём каких-либо береговых знаков, как-то: маяка, перевального столба, створных знаков. Для этого в верхней части предусмотрены конструкцией соответствующие кронштейны, на которых укрепляются щиты, в зависимости от назначения знака.

Цвет окраски знака — белый, цвет окраски щитов — в зависимости от назначения и расположения знака на берегу.

Предлагаемый знак может устанавливаться и на бетонном фундаменте, различном по форме и весу, в зависимости от условий местности. В тех местах, где в зависимости от частого изменения судового хода необходима перестановка береговых знаков, он может устанавливаться на фундаментной плите, размеры которой будут зависеть от рода грунта и продолжительности стоянки.

Для ухода за фонарём на знаке монтируется металлический съёмный трап, который крепится верхним концом на высоте в 2,5—2,75 м, а нижним концом у основания.

Для мягкого грунта необходимо предусмотреть дополнительную установку 4 костылей по углам плиты, а для угольников оттяжек дополнительно ставятся деревянные клинья. В случае бетонного фундамента, костыли и клинья отпадают.

Выбор этой конструкции знака обуславливается возможностью его переноса, монтажа любых обстановочных береговых знаков, и, что самое главное, введение его даст стандартные и единообразные формы береговой обстановки при относительной дешевизне и достаточной прочности.

Береговой знак предлагаемой конструкции может устанавливаться и без оттяжек, но в этом случае крепление его должно быть усилено.

Д О К Л А Д

о таможенном надзоре на Дунае

Дунайская Конвенция 1948 г., обеспечивая свободное судоходство на Дунае в соответствии с интересами и суверенными правами придунайских стран, способствует дальнейшему укреплению их экономических и культурных связей между собой и с другими странами.

Объявляя навигацию на Дунае свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства на всём судоходном течении Дуная от Ульма до Чёрного моря, Конвенция предоставляет свободу движения транзитных судов по Дунаю и указывает, что никакие сборы за транзит, как таковой, с судов, плотов, пассажиров и товаров не устанавливаются.

Этим самым ещё раз подтверждаются неограниченные возможности широкого и свободного использования реки Дунай для торговых связей народов придунайских стран.

На участках, где река Дунай составляет границу между двумя государствами, суда, плоты, пассажиры и транзитный товар при следовании по реке освобождаются от всех таможенных формальностей.

Но и при этом Конвенция 1948 г., в отличие от «международных режимов» прошлого, строго охраняет интересы придунайских государств и нерушимость их суверенных прав, как хозяев земли, где протекает Дунай.

Конвенция предусматривает полное право прибрежных государств требовать от капитана или судовладельца письменной декларации о грузах, которые запрещены для ввоза в пределы данного государства. Это конечно не означает, что прибрежное государство может запретить транзитный провоз этих грузов. Это означает лишь то, что данное государство имеет право на время прохождения этих грузов по Дунаю в национальных водах своего государства опечатать эти грузы или поставить таможенных агентов для того, чтобы предотвратить возможные злоупотребления.

Однако, эти формальности не могут вызвать ни досмотра товара, ни замедления транзита. За представление неправильной декларации капитан или судовладелец подлежит ответственности по законам государства, которому была сделана декларация.

Ст. 26 Конвенции устанавливает, что функции таможенного надзора на Дунае осуществляются придунайскими государствами, каждым на границе и в национальных водах своего государства. Это их суверенное

право, никем и ничем неограниченное. Конвенция лишь предусматривает, в общих же интересах придунайских государств, чтобы таможенные правила, а также и правила санитарные и полицейские, были такими, чтобы они не мешали судоходству.

В этих целях предусматриваются обязательства придунайских государств сообщать Комиссии изданные ими таможенные правила, чтобы Комиссия могла содействовать их унификации. Это тем более необходимо, что до сих пор в придунайских странах нет в этой области согласованных действий, а жизнь и условия судоходства требуют единообразия таможенных формальностей при следовании судов по Дунаю, многократно пересекающих границы прибрежных государств.

Унификация правил таможенного надзора на Дунае облегчит работу капитанов судов и таможенных органов, повысит эксплуатационные показатели флота и улучшит качество проверки.

Актуальность унификации таможенных правил, применяемых на Дунае, подтверждается ещё и тем, что не во всех придунайских государствах они приведены в соответствие с положениями, изложенными в ст. 26 и 27 Конвенции.

Для ясности следует сопоставить несколько примеров из практики судоходства и указать, с чем сталкиваются капитаны судов при следовании по Дунаю.

Например, по приходу судна из-за границы в порт, от капитана требуются для таможни следующие документы: в Болгарии, Румынии и Югославии — декларации капитана; в Венгрии — бортовое заявление о грузе; в СССР — письменное показание капитана; в Чехословакии — указатель груза.

При отходе судна за границу в большинстве придунайских стран для таможни требуются те же документы, что и по прибытии.

При пересечении границы судами, следующими транзитом, требуются от капитанов документы: в Венгрии и Румынии — письменная декларация относительно того, содержит ли груз товары, подчинённые перевозочным ограничениям и ввоз которых в эти страны запрещён; в Югославии — импортная фактура.

Следовательно, можно констатировать, что не во всех придунайских государствах существуют одинаковые таможенные правила, относящиеся к судоходству, к перевозке грузов и пассажиров по Дунаю. Это ставит в затруднительное положение капитанов судов, так как требуемые документы при таможенном досмотре, различные по своему наименованию и количеству, имеют одинаковое содержание.

Как известно, суда, плавающие по Дунаю, имеют право, с соблюдением правил, установленных придунайскими государствами, заходить в порты, производить в них погружочно-разгрузочные работы, посадку и высадку пассажиров, а также пополнить запасы топлива, предметов снабжения и т. д. Однако распоряжения таможенных органов на сей счёт почти всюду различны, в особенности в части снабжения судов топливом и продовольствием.

В Румынии и Югославии иностранным судам разрешено запасаться горючим и продуктами под таможенным контролем без экспортного раз-

решения и без оплаты таможенной пошлины, но в Югославии это разрешается при условии взаимности. В Болгарии и СССР разрешается свободная погрузка продуктов. В правилах Венгрии и Чехословакии начёт этого ничего не говорится.

В югославских правилах указано, что досмотр судна делается и ночью, но только в том случае, если обеспечено достаточное освещение всех помещений и частей судна. В Румынии и Чехословакии досмотр судна таможней производится от восхода до захода солнца. В Болгарии, Венгрии и СССР досмотр при приходе и отходе судов производится круглосуточно, если суда после досмотра и проведения формальностей немедленно уходят в рейс.

Лица экипажа судна имеют различные нормы и права в отношении беспошлинного провоза личных вещей и продуктов питания.

По югославским таможенным правилам требуется, чтобы капитан судна, идущего транзитом через югославские национальные воды, представлял таможенным властям импортную фактуру на транзитный груз.

Приведённых фактов вполне достаточно для того, чтобы ещё раз подчеркнуть целесообразность унификации таможенных правил, применяемых на Дунае, в чём Комиссия обязана оказать придунайским государствам всяческое содействие.

Исходя из вышеизложенного, желательно было бы направить дальнейшие усилия Комиссии к улучшению условий судоходства на Дунае в сочетании с практикой таможенного надзора, и чтобы придунайские государства приняли во внимание необходимость единообразия таможенных формальностей при движении судов по Дунаю.

Изучая таможенные правила, инструкции и кодексы, ныне действующие на Дунае, вырисовывается необходимость унифицировать:

1. Порядок предоставления документов таможенному надзору при следовании судов транзитом по Дунаю, при пересечении государственных границ, а также при заходе и выходе судов из портов. Установить количество экземпляров и форму требуемых документов от судна и грузоотправителя.

2. Порядок досмотра судов при пересечении государственных границ в транзитном плавании, а также при заходе судов иностранного флага в порты иного государства без производства в них погрузочно-разгрузочных работ.

3. Систему снабжения иностранных судов в пути следования горючим, продовольствием, предметами навигационного имущества, а также условия относительно судовых запасов продовольствия, материалов и топлива.

4. Порядок проверки вещей и продовольствия, принадлежащих лицам экипажа при следовании судов транзитом и при заходе в порты другого государства.

5. Положения на случай перевалки груза с одного судна на другое при мелководье или авариях, при частичной разгрузке судна или разгрузке судна в ином порту, нежели это указано в коносаментах.

6. Порядок опломбирования трюмов или сопровождения транзитных

грузов агентами таможенного надзора при следовании судна в национальных водах другого государства.

7. Таможенные формальности при перевозке пассажиров на грузовых и пассажирских судах, следуемых по Дунаю.

Желательно, чтобы сессия дала указания Секретариату и Рабочему аппарату Комиссии о содействии со стороны Дунайской Комиссии в работах по унификации правил таможенного надзора, применяемых на Дунае и, чтобы аппарат Комиссии, в соответствии с этим, при содействии компетентных специалистов придунайских стран, смог представить членам Дунайской Комиссии свои конкретные предложения по данному вопросу на одной из ближайших сессий.

При этом предложено также Дунайской Комиссии обратить внимание на то, что для полного выполнения задачи по унификации правил таможенного надзора международных и национальных судов, на которых перевозятся пассажиры, необходимо учесть не только технические и организационные аспекты, но и правовые аспекты, включая вопросы правового регулирования, связанные с правом на судоходство, международным морским правом и правом отдельных государств. Важно отметить, что правовое регулирование судоходства включает не только международное право, но и национальное право, которое определяет правила и нормы судоходства в отдельных государствах. Поэтому, для успешного выполнения задачи по унификации правил таможенного надзора международных и национальных судов, необходимо учесть не только технические и организационные аспекты, но и правовые аспекты, включая вопросы правового регулирования судоходства, международного морского права и национального права, а также вопросы правового регулирования судоходства в отдельных государствах. Для успешного выполнения задачи по унификации правил таможенного надзора международных и национальных судов, необходимо учесть не только технические и организационные аспекты, но и правовые аспекты, включая вопросы правового регулирования судоходства, международного морского права и национального права, а также вопросы правового регулирования судоходства в отдельных государствах. Для успешного выполнения задачи по унификации правил таможенного надзора международных и национальных судов, необходимо учесть не только технические и организационные аспекты, но и правовые аспекты, включая вопросы правового регулирования судоходства, международного морского права и национального права, а также вопросы правового регулирования судоходства в отдельных государствах.

Д О К Л А Д

о санитарном надзоре на Дунае

К концу второй мировой войны санитарное дело на реке Дунай находилось в весьма неудовлетворительном состоянии. Несмотря на то, что все придунайские государства в своё время подписали Международную санитарную Конвенцию, всё же буржуазно-монархическими и фашистскими правительствами того времени не было принято почти никаких мер к выполнению обязательств, вытекающих из этой Конвенции. Так, например, в некоторых государствах на Дунае не были созданы предусмотренные Конвенцией портовые санитарно-карантинные станции и пункты, почти ни в одном речном пункте санитарный осмотр судов не производился, а санитарные патенты судна в некоторых случаях заверялись властями речного надзора. Как характерный пример беспечного отношения капиталистических правительств к мерам предупреждения распространения судами эпидемических болезней можно считать то обстоятельство, что среди обязательных судовых документов в большинстве придунайских государств санитарный журнал судна вовсе не значился. Такое отношение к санитарно-противоэпидемическому делу на Дунае не могло не дать плохих результатов, и в прошлом придунайские народы очень часто подвергались эпидемическим заразным заболеваниям, завозимым в порты Дуная плавающими судами. Так, например, через порт Галац в 1831 г. в Румынию была завезена холера, которая вызвала эпидемию со смертностью 20.218 человек, в 1848 г. также через порт Галац проникла холера, от которой только в Галаце погибло свыше 7000 человек; в 1863 г. французское судно, прибывшее в Галац из Константиноополя, явилось причиной эпидемической вспышки холеры в Румынии, от которой погибло 20.034 человека; в 1910 г. холерная эпидемия, причиной которой явилось итальянское судно «Босна», также началась с порта Галац. Болезнь быстро распространилась на порт Брайлов и остальные города Румынии. В 1911 г. холера вновь была завезена судном с верховьев Дуная. Эпидемия холеры в Румынии в 1916 г. началась также из Галаца. Такое опасное состояние санитарного дела на Дунае существовало до конца второй мировой войны, когда освобождённые победоносной Советской Армией придунайские народы изгнали своих капиталистических правителей и ликвидировали их грабительскую политику по отношению к трудящимся.

В большинстве придунайских стран началась с тех пор новая эра и развивается новое социалистическое отношение к человеку. Принятая 18 августа 1948 г. придунайскими государствами Конвенция о режиме судоходства на Дунае предусматривает также конкретные требования по санитарному делу. Соблюдая принцип нерушимости государственного суверенитета, Дунайская Конвенция признаёт право осуществления санитарного надзора за каждым придунайским государством. Дунайской Комиссии отведена роль содействия по осуществлению этого надзора, с тем, чтобы санитарные правила, применяемые на Дунае, осуществлялись без дискриминации по мотивам национальной принадлежности судов, пунктов их отправления и назначения или по каким-либо другим причинам, и чтобы эти правила не препятствовали судоходству.

Во исполнение этих указаний Конвенции Секретариат Комиссии собрал и изучил применяемые в настоящее время на Дунае законы и правила о санитарном надзоре. При этом оказалось, что некоторые придунайские государства не издали своих санитарных правил, а применяют общие положения Международной санитарной Конвенции 1926 г. Международная санитарная Конвенция, подписанная 21 июня 1926 г. в Париже при участии 68 государств, среди которых находились и все придунайские страны, предусматривает для морских судов ряд конкретных обязательств с целью предупреждения распространения заразных болезней: чумы, холеры, жёлтой лихорадки, сыпного тифа и оспы, создания в больших портах портовых постоянных медицинских служб и организации врачебного надзора за санитарным состоянием экипажей судов и портового населения, создания пунктов для дезинфекции, дезинсекции и дератизации судов, организации бактериологических служб и проч. Однако, как уже сказано в начале доклада, в большинстве придунайских стран распоряжения санитарной Конвенции по отношению к судоходству не выполнялись. За последние годы сделано многое для улучшения санитарного дела на водном транспорте; для оздоровления условий труда работников водного транспорта проводится огромная профилактическая работа. Эпидемические заболевания пресекаются с первых же случаев их обнаружения. И хотя в данное время нет основания обвинять суда, плавающие по Дунаю, в распространении каких-либо массовых заболеваний, всё же уроков прошлого не следует забывать и необходимо настойчиво бороться за дальнейшее улучшение состояния санитарного дела на Дунае.

Секретариат Комиссии считает, что придунайские государства могут договориться по некоторым вопросам, связанным с улучшением дела здравоохранения по Дунаю, как например, по вопросу госпитализации водников в портах, в случае заболевания их в пути следования, по борьбе с загрязнением судами реки и по унификации правил санитарного надзора, как это предусмотрено в ст. 26 Дунайской Конвенции.

В крупных портах необходимо:

1. Содержать постоянную портовую медико-санитарную службу для регулярного врачебного наблюдения за санитарным состоянием судов, экипажей, портового населения, а также и соответственно оборудован-

ного помещения для подготовки медикаментов, проведения прививок и лабораторных анализов.

2. Организовать изоляцию и перевозку больных с судов в лечебные заведения, а также обсервацию подозрительных по заразному заболеванию лиц.

3. Иметь установку для дезинфекции, дезинсекции и дератизации судов, а также санитарно-бактериологические лаборатории.

4. Обеспечить проведение, в случае надобности, профилактических вакцинаций.

5. Иметь постоянное наблюдение за снабжением порта и судов безупречной в санитарном отношении питьевой водой.

При унификации санитарных правил следует учесть, что в отношении морских судов, посещающих Дунайские порты, должны соблюдаться в полной мере положения и правила Международной санитарной Конвенции 1926 г.

В отношении речных судов и других средств речного судоходства должны быть разработаны правила, соблюдение которых может обеспечить охрану портов и всего вообще прибрежного населения от распространения через посредство речных судов особо опасных инфекционных болезней.

С этой целью надлежит установить обязательное снабжение всех судов, выходящих из данного порта, свидетельствами о санитарном состоянии судна, его личного состава и пассажиров перед отправлением из порта. Это санитарное свидетельство обязательно предъявляется санитарному надзору порта прибытия судна прежде разрешения судну свободной практики.

Санитарный врач проверяет также записи в судовом санитарном журнале, производит личный опрос судового медика и капитана судна о состоянии здоровья экипажа и пассажиров и производит, если найдёт нужным, осмотр наличного состава судна. Он обследует также судовые помещения для выяснения эпидемиологического состояния судна и, в случае надобности, проверяет его питьевое и пищевое снабжение.

Санитарный врач, проводящий осмотр прибывших в порт судов, принимает меры к отправлению в лечебные заведения инфекционных больных, изолированию подозрительных по заразным заболеваниям лиц, проведению обсервации их и врачебного наблюдения за остальным судовым составом, проведению мероприятий по обеззараживанию вещей и помещений, по истреблению, в случае надобности, грызунов и насекомых на судне, к обеззараживанию и замене загрязнённой питьевой воды свежей.

Произведя санитарный осмотр судна и приняв необходимые меры, обеспечивающие эпидемиологическую безопасность прибывшего судна, санитарный врач даёт капитану судна санитарное разрешение на право свободной практики.

Санитарный осмотр судов, в случае необходимости, может производиться круглосуточно, если на судне обеспечено достаточное освещение.

Санитарные власти порта, во избежание излишнего стеснения движения судов, должны ограничиться лишь безусловно необходимыми мерами. Они должны принять во внимание предупредительные меры, уже принятые при выходе данного судна из заражённого порта, а также во время его плавания, учитывая наличие на судне врача, приспособлений для дезинфекции, дезинсекции и другие обстоятельства, могущие уменьшить опасность заноса данным судном заразных болезней.

При наличии опасности заноса оспы, чумы или холеры, выход с судна на берег членам экипажа и пассажирам, по усмотрению санитарного врача порта, может быть запрещён.

В случае появления заболеваний холерой, чумой или оспой, экипаж и пассажиры должны быть подвергнуты обязательным предупредительным предохранительным прививкам, если они не имеют удостоверений о произведённых ранее прививках.

В случае обнаружения на судне лиц, подозрительных на заболевание чумой или холерой, капитан обязан подчиниться всем распоряжениям санитарных властей порта и до проведения необходимых санитарных мероприятий судно не имеет права выйти в дальнейшее плавание. Выгрузка груза и высадка пассажиров в этом случае могут быть разрешены санитарным врачом порта лишь при условии, что пассажиры и грузы подвергнутся мерам, предписанным санитарной властью порта. Во всяком случае, оставаясь изолированным, судно должно иметь возможность принять необходимые запасы топлива, воды и продовольствия.

Транзитные грузы не должны подвергаться дезинфекции или дезинсекции, если упаковка исключает возможность распространения ими инфекции и сама упаковка не подозрительна в этом отношении.

Не должны подвергаться дезинфекции и дезинсекции также почтовая корреспонденция, книги, журналы и деловые бумаги, кроме тех случаев, когда на судне обнаружены случаи заболевания чумой или холерой, а почтовая корреспонденция, книги, журналы и деловые бумаги имели контакт с больными.

Суда, прибывшие из-за границы и с санитарной точки зрения получившие уже право свободной практики в одном из портов данного государства, могут быть допущены к свободной практике в другом порту того же государства без санитарного осмотра после опроса капитана судна.

При врачебном осмотре пассажиров обязательному осмотру подлежат организованные группы эмигрантов, сезонных рабочих, а также члены экипажа и пассажиры, о заболевании которых заявляет администрация судна или отдельные лица из состава судна.

Перед отбытием из порта капитану судна возвращается отобранное по прибытии санитарное свидетельство с указанием в нём санитарного состояния судна во время отбытия и тех мероприятий санитарного характера, которым оно подвергалось в данном порту или с указанием на отказ капитана выполнить предложения санитарных властей.

Важно также, чтобы Комиссия выразила соответствующие пожелания, чтобы все придунайские государства разработали санитарные пра-

вила для речных судов и ввели в качестве обязательных санитарных документов судовой санитарный журнал для регистрации санитарного состояния судна, его систем, имеющих значение для оздоровления, состояния здоровья личного состава, сведений о заболеваемости экипажа и пассажиров, а также о всех мерах санитарного и поротивоэпидемического характера, проводимых на судне.

Необходимо также установить взаимную информацию о существующих и вновь издаваемых в каждом государстве, подписавшем данную Конвенцию, санитарных правилах речного судоходства.

Несмотря на то что существует множество различных методов для выявления и диагностики инфекционных заболеваний, включая клиническую диагностику, биометрическую диагностику, иммунологические методы, молекулярную диагностику и т. д., для определения состояния здоровья личного состава судна на речных судах в настоящее время, в соответствии с рекомендацией Комитета по инфекционным болезням Всемирной организации здравоохранения, предложенную в 1995 году в Баку (Азербайджан), и принятой в 1997 году в Гааге (Нидерланды) на конференции главных санитарных врачей стран-участниц Конвенции о речном судоходстве, для определения состояния здоровья личного состава судна на речных судах может быть использовано радиоизотопное тестирование на антигены или антиводородные антитела. Данные методы диагностики позволяют определить наличие в организме человека инфекции на ранней стадии ее развития, и их результаты не зависят от наличия или отсутствия симптомов болезни. В то же время эти методы диагностики не являются точными и специфичными, так как могут давать ложнополительные результаты при диагностике других инфекций, что ограничивает их применение в практике медицинской диагностики.

Д О К Л А Д

о проекте бюджета Дунайской Комиссии на 1952 год

Бюджет Дунайской Комиссии на 1950 год был утверждён в сумме 3.240 тыс. руб., на 1951 год — в сумме 2.316 тыс. руб.

Проект бюджета на 1952 год определяется в размере 1.700 тыс. руб., что составляет 52% бюджета 1950 года и 73% бюджета 1951 года.

Уменьшение бюджета против прошлых лет объясняется тем, что капитальные затраты в организационный период по созданию аппарата Комиссии в основном закончены.

Исполнение сметы расходов в 1951 году ориентировочно определяется в сумме 1.142 тыс. руб., что дает экономию к концу текущего года против утвержденной сметы 800 тыс. руб. В эту сумму входят 262 тыс. руб. неиспользованных средств на приобретение и содержание катера. Катер заказан.

В Приходную часть бюджета Комиссии за 1951 год поступило на 463 тыс. руб. меньше против плана. Эта сумма складывается из недовыполненных обязательств по взносам за 1950 и 1951 годы.

Реальный приход за 1951 год следующий:

a)	Взносы придунайских государств	503 тыс. руб.
b)	Наличие в банке, как переходящий остаток 1950 года	1.426 „ „
b)	Касса и прочие	13 „ „
Итого приход 1.942 тыс. руб.		
Ожидаемый расход за 1951 год 1.142 „ „		
Ожидаемый остаток на 1952 год 800 тыс. руб.		

Секретариат Дунайской Комиссии вносит на рассмотрение V сессии проект бюджета на 1952 год, как это указано выше, в сумме 1.700 тыс. руб. Имея в виду экономию за 1951 год в размере 800 тыс. руб., очередной общий взнос придунайских стран составит 900 тыс. руб. или по 150 тыс. руб. от каждого из 6 государств, представленных в Комиссии.

Общая сумма расходов на 1952 год равна приходу.

Общая смета расходов на 1952 год снижается против сметы 1951 года на 616 тыс. руб.

Д О К Л А Д

Рабочей группы по проверке исполнения сметы расходов в 1951 году и по проекту бюджета Комиссии на 1952 год

В заседании Рабочей группы принимали участие представители от:

болгарской делегации	— г-н Манолов,
венгерской делегации	— г-н Немети,
румынской делегации	— г-н Шербан,
советской делегации	— г-н Кононов,
чехословацкой делегации	— г-н Глава,
югославской делегации	— г-н Паунович.

Присутствовали и другие члены делегаций.

По поручению председателя и секретаря Комиссии в работе Рабочей группы принимали участие ответственные сотрудники Секретариата и Рабочего аппарата.

Председателем Рабочей группы был избран г-н Манолов, представитель Народной Республики Болгарии в Дунайской Комиссии.

Рабочая группа заслушала доклад главного бухгалтера об исполнении бюджета на 1 декабря 1951 г. и ориентировочно на 1 января 1952 г., а также проект бюджета и его обоснование на 1952 год.

Анализируя исполнение бюджета, Рабочая группа установила:

I. По Приходной части бюджета.

По Приходной части бюджета полностью поступили взносы на 1951 г. от Народной Республики Болгарии, Венгерской Народной Республики, Румынской Народной Республики, Союза Советских Социалистических Республик и Чехословацкой Республики.

Со стороны Югославии не поступили: взнос за 1951 г., а также остаток взноса за 1950 г., всего в сумме 463 тыс. руб.

II. По Расходной части бюджета.

Рабочая группа проверила все статьи Расходной части бюджета и получила запрошенные объяснения и документацию.

Рабочая группа констатирует, что расходы соответствуют бюджету Дунайской Комиссии и решениям сессии.

Рабочая группа также отмечает, что в расходовании средств наблюдается забота об экономии, которая и была осуществлена.

Рабочая группа изучила проект бюджета на 1952 г., представленный Секретариатом и констатировала, что он полностью соответствует плану работы Комиссии на 1952 г.

Рабочая группа предлагает вниманию сессии проект постановления об исполнении сметы расходов в 1951 году и о бюджете Комиссии на 1952 год.

II.

ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

ПОВЕСТКА ДНЯ
ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

(Принята на первом заседании 10 декабря 1951 г.)

1. Отчёт Секретариата о его 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 г.).
5. Об исполнении сметы расходов в 1951 году и о бюджете Комиссии на 1952 год.
6. О повестке дня VI сессии Дунайской Комиссии.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
по отчёту Секретариата Дунайской Комиссии о работе в 1951 году
(Принято по предложению венгерской делегации
на втором заседании 11 декабря 1951 г.)

Обсудив отчёт Секретариата Дунайской Комиссии о выполненной работе в 1951 году, пятая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:
Деятельность Секретариата и Рабочего аппарата Комиссии за отчётный период — одобрить.

ПЛАН РАБОТЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1952 ГОД

(Принят по предложению Секретариата Комиссии
на втором заседании 11 декабря 1951 г.)

1. Заслушать на VI сессии информации представителей придунайских государств — участников Комиссии о состоянии судоходного фарватера Дуная и о мерах по его улучшению, в границах территориальных вод своего государства.
2. Обсудить доклады Рабочего аппарата Комиссии о ходе работ по координации гидрометеорологической службы и гидрометеорологических наблюдений на Дунае.
3. Рассмотреть план основных работ по улучшению условий судоходства на Дунае.
4. Утвердить план работы и бюджет Комиссии на 1953 год.
5. Доклад Секретариата Дунайской Комиссии о работе за отчётный период 1949—1952 г.г. и выборы руководства Комиссии.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
об установлении единой системы навигационной
путевой обстановки на Дунае

(Принято по предложению болгарской делегации на шестом
заседании 17 декабря 1951 г.)

Заслушав информационное сообщение Рабочего аппарата Комиссии
об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на
Дунае и руководствуясь указаниями ст. 8 п. «f» Конвенции, пятая сес-
сия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Поручить Секретариату и Рабочему аппарату Дунайской Комиссии
подготовить проект практических мероприятий по установлению еди-
ной системы навигационной путевой обстановки на Дунае.
2. Рекомендовать придунайским государствам — членам Дунай-
ской Комиссии принять участие в разработке единой системы навига-
ционного ограждения на Дунае, с учётом мероприятий, выдвигаемых
Секретариатом и Рабочим аппаратом Комиссии.
3. Доклад Секретариата и Рабочего аппарата по подготовке вышеу-
казанного проекта заслушать на сессии Комиссии в конце 1952 года.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

по вопросам таможенного и санитарного надзора на Дунае.

(Принято по предложению румынской делегации на седьмом заседании
18 декабря 1951 г.)

Заслушав информационные сообщения Секретариата о таможенном и санитарном надзоре на Дунае, пятая сессия Дунайской Комиссии

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Признать актуальность разработки проектов о мерах по унификации таможенных и санитарных правил, применяемых на Дунае.
2. Поручить Секретариату и Рабочему аппарату Дунайской Комиссии с приглашением, в случае необходимости, соответствующих специалистов, подготовить по вопросам таможенного и санитарного надзора на Дунае свои предложения в духе указаний Конвенции и разослать проекты на заключение членов Комиссии.
3. Доклады и проекты Секретариата о мерах, необходимых в отношении унификации таможенных и санитарных правил на Дунае, с учётом заключений членов Комиссии, заслушать на сессии в 1953 году.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

об исполнении сметы расходов в 1951 году и о

бюджете Комиссии на 1952 год

(Принято по предложению Рабочей группы по проверке исполнения сметы расходов Комиссии на восьмом заседании 19 декабря 1951 г.)

Ознакомившись с финансовым состоянием Комиссии на 1 декабря 1951 года, пятая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Финансовый отчёт Секретариата об исполнении сметы расходов в 1951 году — утвердить.

2. Доклад Рабочей группы о проверке исполнения сметы расходов Комиссии в 1951 году — принять к сведению.

Констатировать, что полагающиеся взносы в бюджет Комиссии, согласно ст. 10 Конвенции и ранее принятым решениям II и III сессий Дунайской Комиссии, правительством Федеративной Народной Республики Югославии за 1950 и 1951 г. г. не внесены.

3. Утвердить бюджет Дунайской Комиссии на 1952 год в сумме 1.700 тыс. руб., согласно Приложению.

4. Экономию и неиспользованные средства по смете расходов текущего года, определяющиеся в сумме 800 тыс. руб., как переходящий остаток по балансу 1951 года, зачислить в бюджет Комиссии на 1952 год.

5. Установить общий взнос в бюджет Дунайской Комиссии на 1952 год в сумме 900 тыс. руб. из расчёта, что каждое из государств, представленных в Дунайской Комиссии, внесёт в распоряжение Комиссии причитающуюся с него равную долю в сумме 150 тыс. руб., в срок до 1 июня 1952 года.

Перевод взносов в Комиссию производится в том же порядке, как это было предусмотрено решением I сессии ДК 16 ноября 1949 года.

БЮДЖЕТ

ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ НА 1952 ГОД

(Утверждён на восьмом заседании 19 декабря 1951 г. как
Приложение к п. 3 Постановления о бюджете на 1952 г.)
(в тысячах рублей)

I

Приходная часть бюджета Комиссии

Приход

Ст. 1 Бюджет Дунайской Комиссии составляется, в соответствии со ст. 10 Конвенции, из взносов при-
дунайских государств — членов Комиссии, производимых ежегодно в одинаковом для каждого го-
сударства размере и переходящего остатка по ба-
лансу за отчётный год.

Ст. 2 Общий бюджет Комиссии на 1952 год определяется
в сумме 1.700,0

В том числе :

а) Переходящий остаток неиспользованных средств по бюджету 1951 г.	800,0
б) Взносы придунайских государств :	
Народной Республики Болгарии	150,0
Венгерской Народной Республики	150,0
Румынской Народной Республики	150,0
Союза Советских Социалистических Республик	150,0
Чехословацкой Республики	150,0
Федеративной Народной Республики Югославии	150,0
Всего общий взнос в 1952 году	900,0
Итого Приходная часть бюджета	1.700,0

II

Расходная часть бюджета Комиссии

Р а с х о д

Ст. 1 Заработка плата:

а) Основная зарплата	760,0
б) Надбавка за знание языков	50,0
в) Выплата персональных надбавок	15,0
г) Зарплата внештатного состава	30,0
	855,0

Ст. 2 Начисления на зарплату:

а) Страховые начисления	15,0
б) Отчисления в кульфонд	5,0
	20,0

Ст. 3 Канцелярские и хозяйствственные расходы:

а) Канцелярские и чертёжные принадлежности	12,0
б) Изготовление служебных бланков и книг	2,0
в) Типографские расходы	5,0
г) Оплата телеграмм и телефонных переговоров	24,0
д) Почтово-телеграфные отправления	3,0
е) Приобретение периодической литературы	4,0
ж) Наём и содержание помещений	45,0
з) Ремонт помещений	15,0
и) Обслуживание сессий и совещаний	20,0
к) Приобретение мелкого инвентаря	12,0
л) Содержание и ремонт автотранспорта	25,0
м) Страхование имущества	5,0
	172,0

Ст. 4 Командировочные и служебные разъезды:

а) Оплата проезда, суточных и квартирных	60,0
б) Расходы по перемещениям	15,0
	75,0

Ст. 5 Расходы по исследовательским работам

20,0

Ст. 6 Издание материалов и переводы

58,0

Ст. 7 Подготовка и проведение сессий

110,0

Ст. 8 Расходы по изучению языков

5,0

Ст. 9 Приобретение книг и журналов для библиотеки .

5,0

Ст. 10 Капиталовложения на приобретение инвентаря и транспорта:

а) Служебной и прочей мебели	20,0
б) Счётных приборов, пишущих машин и т. д.	3,0
в) Транспортных средств	15,0
г) Служебного катера	250,0

288,0

Ст. 11	Приобретение мягкого инвентаря и обмундирования	10,0
Ст. 12	Ремонт инвентаря и оборудования	10,0
Ст. 13	Приобретение медикаментов	5,0
Ст. 14	Оборудование и содержание медицинского пункта	11,0
Ст. 15	Оборудование и содержание столовой	15,0
Ст. 16	Прочие расходы:	
	а) Содержание служебного катера	12,0
	б) Пособия на лечение и оплата путёвок	20,0
	в) Расходы в соответствии с местным законодательством	1,0
	г) Оплата налогов и сборов	2,0
	д) Представительские и непредвиденные расходы	6,0
		41,0
	Итого Расходная часть бюджета	1.700,0
	Всего приход	1.700,0
	Всего расход	1.700,0

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
об унификации правил речного надзора на Дунае

(Принято по предложению чехословацкой делегации на восьмом заседании 19 декабря 1951 г.)

На основании ст. 8 п. «г» и ст. 26 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной в Белграде 18 августа 1948 года, пятая сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять унифицированные Правила речного надзора на Дунае, внесённые Секретариатом Дунайской Комиссии — (ДК/СЕС 5/31).
2. Рекомендовать придунайским государствам — участникам Дунайской Конвенции, ввести в действие унифицированные Правила речного надзора в водах своего государства, как общие правила надзора за судоходством на Дунае.
3. Рекомендовать также придунайским государствам — участникам Конвенции, в тех районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, заключить двухсторонние соглашения о надзоре за судоходством, с учётом унифицированных Правил речного надзора, принятых Дунайской Комиссией.
4. Считать, что унифицированные Правила речного надзора могут быть дополнены или изменены решением сессии Дунайской Комиссии по предложению какого-либо из государств, представленных в Комиссии.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Пятая сессия

ДК/СЕС 5/31

ПРАВИЛА
РЕЧНОГО НАДЗОРА НА ДУНАЕ

ПРАВИЛА РЕЧНОГО НАДЗОРА НА ДУНАЕ

Глава I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

Настоящие Правила определяют общий порядок и систему речного надзора на Дунае.

Статья 2

Речной надзор осуществляется в целях наблюдения и контроля за выполнением правил плавания и обеспечения безопасности судоходства, а также сохранности гидротехнических и портовых сооружений и навигационной обстановки.

Надзор осуществляется без дискриминации по мотивам национальной принадлежности судов, пунктов их отправления и назначения или по каким-либо другим причинам.

Статья 3

Речной надзор осуществляется капитанами портов каждого из прибрежных придунайских государств на своём соответствующем участке реки.

Этот надзор осуществляется в портах и на линии.

Статья 4

Указания органов речного надзора, касающиеся соблюдения правил плавания и обеспечения безопасности судоходства, являются обязательными для всех судов, организаций, властей и отдельных лиц, которые пользуются судоходными путями и портами Дуная.

Статья 5

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

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

Статья 6

Постановления ст. ст. 9, 14, 16, 17, 18 и 19 настоящих Правил не распространяются на суда военного флота и пограничной охраны.

Глава II **РЕЧНОЙ НАДЗОР В ПОРТАХ**

Статья 7

Органы речного надзора, осуществляя свои функции в портах, ведут наблюдение и контроль в особенности за тем, чтобы:

§ 1 — все экипажи судов, организации, власти и отдельные лица в порту и в портовых водах соблюдали постановления по порту, касающиеся порядка и безопасности судоходства, а также сохранности сооружений и навигационной обстановки;

§ 2 — все суда при входе в порт и выходе из порта, а также во время движения, стоянки и ошвартовки в порту, соблюдали порядок несения огней, подачи сигналов и все другие предписания, установленные правилами плавания;

§ 3 — причалы порта содержались в должном порядке и чистоте, а акватория порта была свободной для передвижения судов;

§ 4 — погрузочно-разгрузочные работы производились с соблюдением правил погрузки и разгрузки судов, отвечающих безопасной стоянке их в порту, обращая особое внимание на суда, перевозящие опасные грузы;

§ 5 — навигационная обстановка в порту находилась на своих штатных местах и отвечала требованиям безопасного и беспрепятственного передвижения судов в портовых водах;

§ 6 — экипаж каждого судна, организации и отдельные лица соблюдали противопожарную безопасность, в соответствии с положениями и постановлениями по порту;

§ 7 — рыбная ловля и водный спорт в портовых водах не мешали судоходству;

§ 8 — расстановка судов на зимний отстой отвечала требованиям безопасной стоянки флота и сохранности береговых сооружений, а также постановлениям правил соответствующих портов или зимовников;

§ 9 — соблюдались правила формирования буксирных караванов;

§ 10 — своевременно были приняты меры по устраниению из портовых вод затонувших судов или другого какого-либо имущества, мешающего безопасному судоходству;

§ 11 — гидротехнические и другие работы, производимые в порту и портовых водах, не препятствовали судоходству и были своевременно ограждены знаками предупреждения;

§ 12 — во время паводков, наводнений и ледохода компетентные власти, организации и экипажи судов принимали своевременно меры к обеспечению безопасной стоянки судов в порту и в портовых водах.

Статья 8

Органы речного надзора осуществляют наблюдение и контроль за состоянием портовых огней, маяков, предостерегательных знаков, производством сигнализации штормовых и других предупреждений.

Статья 9

Капитан порта оформляет приход и отход каждого судна, проверяя при этом судовые документы, указанные в правилах плавания каждого приданайского государства.

Статья 10

Капитан порта ведёт регистрацию судов и приписку их к дунайским портам согласно действующим законам государства, где производится приписка.

Статья 11

Постановления ст. ст. 9 и 18 настоящих Правил не распространяются на суда, следующие транзитом и на суда, прибывшие в порт или портовые воды, как в места временного отстоя или убежища, не получившие свободной практики и простоявшие там менее 12 часов.

Статья 12

Капитан порта извещает судоводителей всеми имеющимися в его распоряжении средствами связи о всех изменениях, произшедших в навигационной путевой обстановке. Он имеет право требовать, чтобы капитаны и шкиперы судов в кратчайшие сроки сообщали портовым властям о всех случаях смещения или отсутствия знаков ограждения, служащих для ориентировки судов.

Г л а в а III РЕЧНОЙ НАДЗОР НА ЛИНИИ

Статья 13

Органы речного надзора, осуществляя свои функции на линии, ведут наблюдение и контроль за тем, чтобы:

§ 1 — все суда, плавающие по Дунаю, соблюдали порядок несения огней, подачи сигналов, а также исполняли все другие предписания, вытекающие из правил плавания;

§ 2 — все организации и отдельные лица, пользующиеся судоходными путями или имеющие отношение к судоходству на Дунае, соблюдали постановления, касающиеся безопасности судоходства;

§ 3 — навигационная обстановка находилась на своих штатных местах и отвечала условиям безопасного плавания судов;

§ 4 — все труднопроходимые места, где видимость является недостаточной вследствие естественных препятствий, были ограждены сигнальными предупреждениями;

§ 5 — судоходные пролёты мостов были ограждены знаками, соответствующими для плавания в дневное и ночное время;

§ 6 — судоходные пути содержались в надлежащем состоянии для плавания речных и, на соответствующих участках, морских судов;

§ 7 — все места паромных переправ, прокладки подводного и воздушного кабелей, а также места трубопроводов, расположенных через реку с одного берега на другой, были ограждены знаками предупреждения;

§ 8 — километровые знаки по берегам Дуная были полностью установлены и видны со стороны фарватера;

§ 9 — гидротехнические и другие работы, проводимые на линии, не мешали судоходству и были своевременно ограждены знаками предупреждения;

§ 10 — лоцманская проводка судов на участках, где она является обязательной, производилась дипломированными или допущенными к практике в установленном порядке лоцманами.

Г л а в а IV ФУНКЦИИ РЕЧНОГО НАДЗОРА ПРИ АВАРИЯХ

Статья 14

Капитан порта немедленно оказывает всевозможную помощь судам и другим плавсредствам, находящимся в опасности, имея право, в случае необходимости, привлечь для этой цели любое судно, находящееся поблизости.

Статья 15

При затоплении судна на фарватере или при посадке судна на мель, если капитан, шкипер или владелец указанного судна не имеет возможности произвести немедленно подъём, снятие с мели судна и устранение препятствий, причинённых судоходству, то капитан порта принимает меры по ограждению судового фарватера на месте аварии и требует от владельца судна обеспечить проведение необходимых работ по очистке фарватера в возможно короткий срок.

В случае неудовлетворения этого требования, капитан порта приступает к проведению своими средствами очистки русла реки, в возможно короткий срок, за счёт владельца судна.

Глава V РАССЛЕДОВАНИЕ АВАРИЙ

Статья 16

В случае аварий иностранных судов, произошедших в результате столкновений или других нарушений правил плавания по Дунаю и если при этом нанесён ущерб государству, в водах которого случай имел место — авария расследуется капитаном порта данного государства.

Статья 17

Капитан порта, с соблюдением положений ст. 16, производит расследование аварий на месте или же в порту, куда судно прибыло или было приведено после аварии.

Глава VI ЗАДЕРЖАНИЕ СУДОВ И ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ

Статья 18

Капитан порта имеет право запретить отход судна в плавание в следующих случаях :

§ 1 — при отсутствии свидетельства на право плавания под флагом государства, который несёт судно или при отсутствии удостоверения на годность к плаванию ;

§ 2 — при водотечности корпуса, превышающей возможность откачки наличными судовыми средствами ;

§ 3 — при неисправно действующем рулевом или якорном устройстве ;

§ 4 — при наличии палубного груза, нарушающего остойчивость судна ;

§ 5 — при загрузке судна с нарушением допустимой осадки, определённой в судовых документах;

§ 6 — при приёме на судно большего количества пассажиров, чем это предусмотрено в свидетельстве о пассажировместимости;

§ 7 — при размещении груза таким образом, что он мешает видимости рулевых;

§ 8 — если лица экипажа не имеют дипломов или свидетельств, предписанных законом страны, флаг которой несёт судно;

§ 9 — при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнальных, якорных средств и приспособлений или, если якорные битенги находятся в неисправном состоянии.

Капитан порта немедленно даёт разрешение на отход судна в плавание, как только капитаном, шкипером или владельцем судна будут приняты меры к устранению причин, вызвавших задержку судна.

Статья 19

Капитан порта имеет право сделать замечание, предупреждение или составить акт и наложить штраф на капитана, шкипера судна или отдельное лицо, пользующихся судоходными путями, в случаях нарушения существующих правил плавания и условий безопасности судоходства, в зависимости от степени нарушения.

Глава VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 20

Настоящие Правила речного надзора могут быть изменены или дополнены решением Дунайской Комиссии.

Статья 21

В случае возникновения споров по истолкованию или применению статей настоящих Правил речного надзора, эти споры будут разрешаться в порядке, предусмотренном статьёй 45 Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

Статья 22

Настоящие Правила речного надзора на Дунае установлены Дунайской Комиссией в Галаце 19 декабря 1951 года.

ОПИСАНИЕ
ЕДИНООБРАЗНОГО ЗНАКА РЕЧНОГО НАДЗОРА
НА ДУНАЕ

Указанный в ст. 5 настоящих Правил отличительный единообразный знак накрашивается на корпусе судна, в носовой части, с обоих бортов, в виде ромба, окаймлённого синей рамкой на белом фоне.

В средней части ромба наносится номер судна, цифры которого окрашиваются в чёрный цвет.

Размеры ромба:

длина диагонали по горизонтали	80 см
длина диагонали по вертикали	65 см
ширина синего поля рамки	10 см
высота цифр	20 см

Примечание: — Размеры знака могут быть пропорционально увеличены или уменьшены, в зависимости от размера судна.

Вымпел речного надзора, указанный в ст. 5, должен быть белого цвета и иметь форму равнобедренного треугольника, длина сторон которого — 1,0 метр, а в основании — 0,5 метра.

На каждой из сторон изображается знак речного надзора.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ПЯТОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ об ориентировочной повестке дня VI сессии

(Принято по предложению Секретаря Дунайской Комиссии на восьмом заседании 19 декабря 1951 г.)

1. Созвать очередную VI сессию Дунайской Комиссии в г. Галац 23 июня 1952 года.
2. Включить в ориентировочную повестку дня VI сессии следующие вопросы :
 - а) Информации членов Дунайской Комиссии о состоянии судоходного фарватера реки Дунай.
 - б) О координации гидрометеорологической службы и гидрометеорологических наблюдений на Дунае.
 - в) Установление даты созыва и повестка дня VII сессии Дунайской Комиссии.

III.

ПРОЕКТЫ И ПОПРАВКИ

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Пятая сессия

ДК/СЕС 5/4

ПРАВИЛ РЕЧНОГО
НАДЗОРА НА ДУНАЕ

(Вносится Секретариатом Дунайской Комиссии)

Подлинный текст указанного проекта хранится в архивах
Дунайской Комиссии

Разослан делегатам
27 ноября 1951 г.

П О П Р А В К И

делегации ФНР Югославии к проекту Правил речного надзора на Дунае, представленному Секретариатом Дунайской Комиссии

Поправка к ст. ст. 3 и 4

Заменить ст. ст. 3 и 4 проекта следующей новой статьёй:

«Речной надзор осуществляется капитанами портов каждого из прибрежных придунайских государств на своём соответствующем участке реки.

Этот надзор осуществляется в портах и на линии.»

Поправка к ст. 5

Выражение «Службы речного надзора» заменить выражением «органов речного надзора».

Опустить в конце статьи слова «или следят за их содержанием или сохранностью».

Поправка к ст. 6

В первом абзаце заменить выражение «службы речного надзора» выражением «речного надзора».

Поправка к ст. 7

В перечислении статей вычеркнуть ст. ст. 17 и 18.

Поправка к ст. 8

Заменить текст первого абзаца следующим текстом:

«Органы речного надзора, осуществляя свои функции в портах, ведут наблюдение и контроль за тем, чтобы :»

к § 1

После слова «касающиеся» добавить слова «порядка и».

Перед словом «сохранности» вписать слова «а также».

к §§ 3 и 5

Опустить эти параграфы, как лишние.

к § 8

Заменить текст этого параграфа следующим текстом :
«Расстановка судов в портах или зимовниках отвечала постановлениям правил указанных портов или зимовников.»

к § 10

Заменить текст этого параграфа следующим текстом :
«Своевременно были приняты меры по устранению из портовых вод затонувших судов или другого какого-либо имущества, мешающего безопасному судоходству.»

Поправка к ст. 9

Заменить выражение «служба речного надзора» выражением «органы речного надзора».

Поправка к ст. 10

Заменить выражение «служба речного надзора» выражением «капитан порта».

Поправка к ст. 11

Заменить текст этой статьи следующим текстом :
«Капитан порта ведёт регистрацию судов и приписку их к дунайским портам согласно действующим законам государства, где производится приписка.»

Поправка к ст. 12

Опустить фразу «на суда, следующие транзитом».

Поправка к ст. 13

Заменить текст этой статьи следующим текстом :
«Капитан порта извещает судоводителей о всех изменениях, произошедших в навигационной путевой обстановке. Он имеет право требовать, чтобы капитаны и шкиперы судов в кратчайший срок сообщали ему о всех случаях смещений или отсутствия знаков ограждения, служащих для ориентировки судов.»

Поправка к ст. 14

Заменить текст первого абзаца следующим текстом :
«Органы речного надзора, осуществляя свои функции на линии, ведут наблюдение и контроль за тем, чтобы :»

к § 5

Заменить текст этого параграфа следующим текстом :

«Судоходные пролёты мостов были ограждены знаками, соответствующими для плавания в дневное и ночное время.»

к § 9

Заменить текст этого параграфа следующим текстом :

«Гидротехнические и другие работы, проводимые на линии, не мешали, по мере возможности, нормальному движению и были своевременно ограждены.»

к § 10

Опустить слова «или вызывается необходимостью».

Поправка к ст. 15

Заменить текст этой статьи следующим текстом :

«Капитан порта, по мере возможности, немедленно оказывает всяческую помощь судам и другим плавсредствам, находящимся в опасности, имея в то же время право звать на помощь, в случае необходимости, какое-либо судно, находящееся поблизости.»

Поправка к ст. 16

Заменить текст этой статьи следующим текстом :

«При затоплении судна на фарватере или при посадке судна на мель, если капитан, шкипер или владелец указанного судна не имеет возможности произвести немедленно подъём или снятие с мели и устраниТЬ, таким образом, препятствия судоходству, капитан порта принимает немедленные меры по ограждению судового фарватера, засорённого вследствие аварии или посадки на мель, а также и меры, касающиеся очистки судового фарватера, требуя в первую очередь от владельца судна проиндентия необходимых работ в возможно короткий срок.»

Поправка к ст. 17

Заменить текст этой статьи следующим текстом :

«В случае аварии или столкновения судов, или несоблюдения действующих правил плавания, расследование производится капитаном порта государства, на участке Дуная которого этот случай имел место.»

Поправка к ст. 18

Заменить текст этой статьи следующим текстом :

«Капитан порта производит расследование аварии и других несчастных случаев судоходства или на месте, или же в порту, куда это судно прибыло или было приведено после несчастного случая.»

Поправка к ст. 19

В первом абзаце заменить слова «Служба речного надзора» словами «Капитан порта», а также слово «выход» словом «отход».

к §§ 8 и 10

Опустить оба параграфа ввиду их несоответствия с Основными положениями о плавании по Дунаю.

к § 11

Заменить текст этого параграфа текстом пункта «j» ст. 24 Основных положений о плавании по Дунаю, а именно «при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнальных, якорных средств и приспособлений или если якорные битенги находятся в неисправном состоянии».

Поправка к ст. 20

Сохранить текст этой статьи в редакции первоначального текста проекта, заменив выражение «служба речного надзора» выражением «капитан порта».

Поправка к ст. 22

Опустить эту статью ввиду того, что предусмотренные в ней положения ненужны.

Поправка к ст. 23

Заменить текст этой статьи следующим текстом :
«Настоящие Правила речного надзора на Дунае установлены Дунайской Комиссией в Галаце декабря 1951 года.»

П О П Р А В К А

болгарской делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае,
представленному Секретариатом Дунайской Комиссии

Ст. 18, § 4: Параграф 4 дополнить следующим текстом в качестве
второго абзаца:

«Если два судна, флаг которых принадлежит разным
государствам, идут оба в одном направлении и в случае
обгона столкнутся в национальных водах третьего госу-
дарства, не причинив последнему ущерба, авария разби-
рается органами речного надзора государства, которому
принадлежит обгоняемое судно.»

П О П Р А В К И

венгерской делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае,
представленному Секретариатом Дунайской Комиссии

Ст. 6: Вычеркнуть слова «окрашиваются в белый цвет и».

Ст. 16: К тексту этой статьи добавить следующий текст в качестве
второго абзаца:

«В случае неудовлетворения этого требования, Служба
речного надзора приступает к проведению мероприятий, ука-
занных в ст. 78 Основных положений о плавании по Дунаю.»

П О П Р А В К И

чехословацкой делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае,
представленному Секретариатом Дунайской Комиссии

Ст. 8 : Включить в текст первого абзаца после слов «ведёт наблюдение и контроль» слова «в частности».

Ст. 19 : Заменить в тексте §§ 1 и 3 слово «и» словом «или».

IV.

У К А З А Т Е Л Ь
к протоколам сессий дунайской комиссии

У К А З А Т Е Л Ь
к первому тому
протоколов Дунайской Комиссии

	<u>Том I</u> <u>Стр.</u>
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	— Исправка румынской делегации к ст. 12 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 110
ДК /СЕС 1/7	— Исправка болгарской делегации к ст. 5 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 108
ДК /СЕС 1/8 Рев 1	— Исправки венгерской делегации к ст. ст. 5 и 13 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 109
ДК /СЕС 1/9	— Исправка югославской делегации к ст. 6 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 111
ДК /СЕС 1/10	— Исправка югославской делегации к ст. 7 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 111
ДК /СЕС 1/11	— Исправки югославской делегации к ст.ст. 12 и 16 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 111
ДК /СЕС 1/12	— Исправка югославской делегации к ст. 13 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 112
ДК /СЕС 1/13	— Исправка югославской делегации к ст. 14 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 112
ДК /СЕС 1/14	— Исправка югославской делегации к ст. 11 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 111
ДК /СЕС 1/15	— Исправка югославской делегации к ст. 27 советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 112
ДК /СЕС 1/16	— Исправка югославской делегации к Рааделу VI советского проекта Правил процедуры Дунайской Комиссии 112
ДК /СЕС 1/17	— Исправки чехословацкой делегации к ст. ст. 6 и 9 проекта Положения об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии 118
ДК /СЕС 1/18	— Исправка югославской делегации по поводу внесения новой ст. 11 в проект Положения об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии 117
ДК /СЕС 1/19	— Исправка 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	— Поправки 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

У К А З А Т Е Л Ь

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	— Штат 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 Габчиково-Геню	85
ДК /СЕС 2/22	— Выписка из протокола №. 16 „О повестке дня III сессии Дунайской Комиссии“	87

У К А З А Т Е Л Ъ

к третьему тому протоколов
Дунайской Комиссии

ДК /СЕС 3/3	— Бюджет Дунайской Комиссии на 1951 год	160
ДК /СЕС 3/4	— Доклад Рабочего аппарата Дунайской Комиссии об условиях судоходства на перекатной участке Дунай Райца-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. 7 повестки дня	174
ДК /СЕС 3/19	— Предложение югославской делегации к п. 5 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 рабочей Администрации на участке Райца — Геню	155
ДК /СЕС 3/30	— Постановление об очистке Дуная от затонувших судов	156
ДК /СЕС 3/31	— Постановление об издании новых карт и лотции 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 лотции Дуная	142
ДК /СЕС 3/40	— Отчёт об исполнении бюджета Дунайской Комиссии за 1950 г. и бюджет Комиссии на 1951 г.	146

У К А З А Т Е Л Ь

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 Цертификатах 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

У К А З А Т Е Л Ь
к пятому тому протоколов
Дунайской Комиссии

Том 5
Стр.

ДК /СЕС 5/4	— Проект Правил речного надзора на Дунае (внесённый Секретариатом)	173
ДК /СЕС 5/5	— Доклад об унификации правил речного надзора на Дунае	112
ДК /СЕС 5/6	— Доклад об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае	116
ДК /СЕС 5/7	— Доклад о таможенном надзоре на Дунае	136
ДК /СЕС 5/8	— Доклад о санитарном надзоре на Дунае	140
ДК /СЕС 5/9	— Доклад о проекте бюджета Дунайской Комиссии на 1952 г.	145
ДК /СЕС 5/12	— Поправки югославской делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае	174
ДК /СЕС 5/13	— Отчёт Секретариата Дунайской Комиссии о работе в 1951 г.	101
ДК /СЕС 5/14	— Повестка дня V сессии Дунайской Комиссии	151
ДК /СЕС 5/15	— Поправки болгарской делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае	178
ДК /СЕС 5/16	— Доклад Рабочей группы по проверке отчёта о выполнении плана работы Дунайской Комиссии в 1951 г.	110
ДК /СЕС 5/17	— Поправки венгерской делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае	179
ДК /СЕС 5/18	— Поправки чехословацкой делегации к проекту Правил речного надзора на Дунае	180
ДК /СЕС 5/20	— Постановление по отчёту Секретариата Дунайской Комиссии о работе в 1951 г.	152
ДК /СЕС 5/21	— План работы Дунайской Комиссии на 1952 г.	153
ДК /СЕС 5/24	— Постановление об установлении единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае	154
ДК /СЕС 5/26	— Постановление по вопросам таможенного и санитарного надзора на Дунае	155
ДК /СЕС 5/28	— Постановление об исполнении сметы расходов в 1951 г. и о бюджете Комиссии на 1952 г.	156
ДК /СЕС 5/28а	— Доклад Рабочей группы по проверке исполнения сметы расходов в 1951 г. и по проекту бюджета Комиссии на 1952 г.	146
ДК /СЕС 5/29	— Постановление об унификации правил речного надзора на Дунае	160
ДК /СЕС 5/30	— Постановление об ориентировочной повестке дня VI сессии	170
ДК /СЕС 5/31	— Правила речного надзора на Дунае	161
ДК /СЕС 5/32	— Бюджет Дунайской Комиссии на 1952 г.	157