

ПРОТОКОЛ
СОВМЕСТНОГО ЗАСЕДАНИЯ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ И
ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОМИССИИ СУДОХОДСТВА ПО РЕЙНУ
Будапешт, 22 июня 2001 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Список участников

Повестка дня

Протокол Совместного заседания (речи и выступления)

Приложения:

- Совместное заявление
- Заявление Председателя Дунайской Комиссии и Председателя Центральной комиссии судоходства по Рейну
- Сообщение для печати

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОМИССИЯ
СУДОХОДСТВА ПО РЕЙНУ

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

Совместного заседания Дунайской Комиссии
и Центральной комиссии судоходства по Рейну
(Будапешт, 22 июня 2001 г.)А. Делегации стран-членов Дунайской Комиссии или Центральной
комиссии судоходства по РейнуАвстрия

г-н Гельмут ШТРАССЕР

Председатель Дунайской Комиссии,
Представитель Австрии в Дунайской КомиссииБельгия

г-н Ян ДЕВАДДЕР

Председатель ЦКСР,
Комиссар Бельгии в ЦКСР

г-жа Кристиан ВАНЛЮШЕН

Комиссар Бельгии в ЦКСР

Болгария

г-н Светлозар ПАНОВ

Представитель Болгарии в Дунайской Комиссии

г-жа Боряна ТЕРЗИЕВА

Венгрия

г-н Арпад ПРАНДЛЕР

Заместитель Представителя Венгрии
в Дунайской Комиссии

г-н Иштван ВАЛКАР

Заместитель Представителя Венгрии
в Дунайской Комиссии

г-н Отто ПАЛ

г-н Шандор КОЧИШ

Германия

г-н Вилфрид ГРУБЕР	Секретарь Дунайской Комиссии, Представитель Германии в Дунайской Комиссии
г-н Ганс-Юрген ФРОБЁЗЕ	Заведующий отделом Федерального Министерства транспорта, строительства и жилищного хозяйства Германии
г-н Манфред АУСТЕР	Заместитель Представителя Германии в Дунайской Комиссии

Молдова

г-н Виктор ЦВИРКУН	Заместитель Представителя Молдовы в Дунайской Комиссии
--------------------	---

Нидерланды

г-н М.ВАН ДЕР ЗЕЕ	Комиссар Нидерландов в ЦКСР
г-н П. ВАН ДАЛЕН	Комиссар Нидерландов в ЦКСР
г-н Р. ВАЛЬТХЮС	Комиссар Нидерландов в ЦКСР
г-н А.И.ФЕРААХТ	Комиссар Нидерландов в ЦКСР
г-н К.Ф.И.М.ХОФХУЙЗЕН	Заместитель Комиссара Нидерландов в ЦКСР

Россия

г-н В.Л. МУСАТОВ	Представитель России в Дунайской Комиссии
г-н В.И. ФЕДОРОВ	Заместитель Представителя России в Дунайской Комиссии

Румыния

г-н Александру ГИША

Заместитель Представителя Румынии
в Дунайской КомиссииСловакия

г-н Ян ВАРШО

Представитель Словакии в Дунайской Комиссии

г-н Роман ГАБРИШ

Заместитель Представителя Словакии в
Дунайской Комиссии

г-н Владимир ХАВИАР

Директор отдела водного транспорта
Министерства транспорта, связи и
телекоммуникаций СловакииУкраина

г-н О.Д.КЛИМПУШ

Вице-председатель Дунайской Комиссии,
Представитель Украины в Дунайской Комиссии

г-н И.И. ДОВГАНИЧ

Франция

г-н Рони АБРАХАМ

Комиссар Франции в ЦКСР

г-н Серж СЕГЮРА

Заместитель Комиссара Франции в ЦКСР

Хорватия

г-н Станко НИК

Представитель Хорватии в Дунайской Комиссии

г-н Желько МИЛКОВИЧ

Начальник управления водных путей
Министерства транспорта ХорватииШвейцария

г-н Курт ХЁХНЕР

Комиссар Швейцарии в ЦКСР

г-н Рольф ШТЮХЕЛИ

и.о. Поверенного в делах Швейцарии в Венгрии

г-жа Регина ЭШЕР

Югославия

г-н Деан ЯНЧА

Представитель Югославии в Дунайской
Комиссии

г-н Душан ДИМИТРИЕВИЧ

В. Страны-наблюдатели в Дунайской КомиссииФранция

см. выше

Турция

г-н Эндер АРАТ

Посол Турции в Венгрии

С. Секретариат Дунайской Комиссии

г-н Данаил НЕДЯЛКОВ

г-н Петер НАДАШ

г-н Зоран КАРАИЧИЧ

г-н Дэнуц-Адам ШТЕФЭНЕСКУ

г-н Карол АНДА

г-н Олег ХЫНКУ

г-н Иоганн ШПИТЦЕР

г-жа Ядранка ЯПУНЧИЧ

г-жа Кристине ГОДКНЕХТ

г-н Юрий МИХАЙЛОВ

г-н Бернар ШЁНЁВЕ

Генеральный директор Секретариата

Главный инженер Секретариата

Советник по техническим вопросам

Советник по вопросам содержания
судоходного путиСоветник по вопросам эксплуатации
и экологииСоветник по вопросам экономического и
статистического анализа

Советник по юридическим вопросам

Советник по финансовым вопросам

Советник по вопросам изданий

Советник по административным вопросам

Руководитель Группы технического
управления**Д. Секретариат Центральной комиссии судоходства по Рейну**

г-н Жан-Мари ВЁРЛИНГ

г-н А.Ф. ВАН ДЕР ВЕРФ

г-н Альберт БУР

Генеральный секретарь

Заместитель Генерального секретаря

Главный советник по административным
вопросам

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОМИССИЯ
СУДОХОДСТВА ПО РЕЙНУ

**Совместное заседание
Дунайской Комиссии и Центральной комиссии судоходства по Рейну
(Будапешт, 22 июня 2001 г.)**

в здании Дунайской Комиссии
Н-1068 БУДАПЕШТ,
ул. Бенцур, 25

Заседание открывается в 9.00 часов

ПОВЕСТКА ДНЯ

- Речь г-на ШТРАССЕРА, Председателя Дунайской Комиссии
- Речь г-на ДЕВАДДЕРА, Председателя Центральной комиссии судоходства по Рейну
- Выступления делегаций стран-членов

Дискуссия

- Принятие Совместного заявления
- Заключительное слово г-на ВЁРЛИНГА, Генерального секретаря Центральной комиссии судоходства по Рейну
- Заключительное слово г-на НЕДЯЛКОВА, Генерального директора Секретариата Дунайской Комиссии

Заседание закрывается в 11.00 часов

Совместное заседание Дунайской Комиссии и Центральной комиссии судоходства по Рейну открыл **Председатель Дунайской Комиссии г-н Штрассер**.

По его просьбе был распространен документ, содержащий краткое заявление обоих Председателей. В этой связи он пояснил: "Цель этого заявления - обеспечить, чтобы реализация стоящего на повестке дня большого заявления, которое нам сегодня предстоит принять, и в дальнейшем находилась в центре нашего внимания. Мы примем данное заявление сегодня утром наряду с большим Совместным заявлением".

Заседание приняло повестку дня.

Председатель Штрассер обратил внимание на то, что сразу же после окончания совместного заседания в Министерстве иностранных дел Венгрии состоится церемония подписания Конвенции КППВВ, а затем прием от имени Государственного секретаря г-на Бабы. Председатель Штрассер пригласил присутствующих после обеда принять участие в 2-х - 3-х часовой экскурсионной поездке по Дунаю.

Председатель Штрассер обратился к участникам заседания с приветственной речью.

"Уважаемый господин Председатель, уважаемые члены Центральной комиссии судоходства по Рейну, дамы и господа!

От имени Дунайской Комиссии позвольте мне искренне приветствовать Вас в здании Дунайской Комиссии на заседании двух крупных международных речных комиссий. По моим сведениям, это первое заседание такого рода, поэтому в определенном смысле его можно назвать историческим. Это обстоятельство, однако, не должно заставить нас забыть о том, что отношения между нашими организациями имеют длительную, а во многих аспектах и общую историю. Обе существуют благодаря желанию европейских держав распространить принцип свободного судоходства и свободной торговли на крупные реки, аналогично свободному судоходству в открытом море. Их общей колыбелью был Заключительный акт Венского конгресса. Их сотрудничество в рамках Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций, где наши делегации сидят рядом, стало значительным вкладом в дело европейской интеграции в области внутреннего судоходства, а тем самым и в его экономическое развитие. В Заключительном акте Конференции по безопасности и сотрудничеству в Европе в Хельсинки признается роль Дунайской Комиссии и Центральной комиссии судоходства по Рейну и содержится призыв продолжать работу по устранению различий в регламентирующих перевозки по Дунаю и по Рейну правовых режимах, включая практику их применения. Заключение путем обмена письмами Соглашения об областях сотрудничества между Дунайской Комиссией и Центральной комиссией судоходства по Рейну в 1976 г. стало естественным результатом развития событий на общеевропейском уровне.

Рабочее Соглашение 1976 г. было эффективной основой для углубления сотрудничества между нашими Секретариатами, поэтому оно нашло отражение в

широком спектре усилий по гармонизации норм, применяемых на наших реках, в особенности после экономических и политических изменений в Центральной и Юго-Восточной Европе и открытия канала Майн-Дунай в 1992 г.

Я считаю, однако, что мы использовали далеко не все возможности, которые были нам предоставлены. Хотя гармонизация была задачей политического характера, она оказалась незавершенной и не учитывающей одно из существенных требований Хельсинкского Заключительного акта о том, что согласование административных и технических предписаний должно осуществляться на взаимовыгодной основе. В то же время - это условие реализации следующей важной цели европейской интеграции, участниками которой все мы являемся, а именно поэтапной либерализации транспортной политики и общего рынка также в этой области.

Я убежден, что сегодняшнее заседание позволит нам быстрыми темпами продолжить сотрудничество, которое началось уже несколько десятилетий тому назад, и лучше оценить и обеспечить взаимную выгоду. Тем самым мы внесем решающий вклад в использование водного пути Рейн-Майн-Дунай - столь важного для европейской экономики, а также для самой идеи объединения Европы.

В настоящий момент из-за разрушения мостов у г. Нови Сад этот международный водный путь закрыт. Дунайская Комиссия вместе с Союзной Республикой Югославией при весомой поддержке Европейского Союза делает все возможное для скорейшего открытия судоходного пути. Надеемся, что скоро мы добьемся успеха. Позвольте мне поблагодарить те страны-члены Центральной комиссии, которые внесли непосредственный или косвенный вклад в Международный фонд Дунайской Комиссии по расчистке фарватера у г. Нови Сад. Я хотел бы попросить те страны, которые этого еще не сделали, рассмотреть эту возможность в духе солидарности.

Сегодня, когда в Министерстве иностранных дел Венгрии под Конвенцией КППВВ будут поставлены первые подписи, мы с удовлетворением можем констатировать, что европейское внутреннее судоходство не топталось на месте, а отвечало на вызовы нового времени. В этом же свете я вижу и наше намерение принять в конце сегодняшнего заседания Совместное заявление. В предстоящие годы оно укажет нам путь и поможет успешно справиться со стоящими перед нами задачами".

Затем с приветственной речью выступил г-н Деваддер, Председатель Центральной комиссии судоходства по Рейну (*Оригинал французский*):

"Уважаемый господин Председатель Дунайской Комиссии, уважаемые члены делегаций, дамы и господа!

Мне поручено от имени Центральной комиссии судоходства по Рейну с чувством удовлетворения выразить Председателю Дунайской Комиссии, ее делегациям и Секретариату благодарность за то, что они приняли необходимые меры, с тем чтобы наши две комиссии могли встретиться сегодня на первом совместном заседании.

Идея этого совместного заседания возникла осенью прошлого года во время бесед в кулуарах Дипломатической конференции по конвенции КПГВВ, в частности, на встрече секретариатов двух комиссий. Это предложение сразу же вызвало большой интерес у делегаций стран-членов ЦКСР.

Нельзя сказать, что ощущается дефицит сотрудничества между нашими двумя комиссиями. В 1976 г. в результате обмена письмами пути этого сотрудничества были уточнены. С тех пор проводился плодотворный обмен информацией в области технических и навигационных вопросов, в основном под эгидой главных инженеров.

Мы осознаем, однако, что, принимая во внимание изменения, влияющие на систему европейского внутреннего судоходства в экономических, технических и юридических аспектах, нашему сотрудничеству необходим качественный скачок.

В экономическом плане это означает, что внутреннее судоходство должно занять надлежащее место в развитии сектора транспорта и, таким образом, отвоевать новые части рынка. Создание интегрированного рынка внутреннего судоходства Европы, включающего рейнский и дунайский бассейны, - это важное средство улучшения распределения перевозок между видами транспорта в пользу внутреннего судоходства. Взаимное открытие рынков должно фактически послужить средством привлечения новых перевозок на водные пути. Это взаимное открытие рынков предполагает поиск способов, дающих возможность создать среду, обеспечивающую фактическое равенство его участников, взвешенные условия конкуренции, поддержание безопасности и соблюдение интересов персонала. Благодаря своей компетентности и знаниям две наши речные комиссии могут в значительной мере способствовать созданию именно такой благоприятной среды.

Среди других вопросов я хотел упомянуть об области статистики и наблюдения за рынком, в которых нам предстоит вместе добиваться прогресса. Только при наличии эффективного средства изучения истинных экономических взаимоотношений, которые начинаются с согласования процедуры регистрации флота и с согласованного метода регистрации движения грузов, обеим комиссиям и другим заинтересованным европейским организациям можно предоставить сведения, необходимые для того, чтобы развитие речного транспорта в наших двух бассейнах получило должный импульс.

В техническом плане нам необходимо найти пути гармонизации правил, применяемых в обоих бассейнах в области технических требований к судам, патентов судоводителей, правил, касающихся экипажа и т. д. Совместная работа, которая привела к Соглашению о перевозке опасных грузов (ВОПОГ) - это важный и оснаждающий шаг. Что касается области общих предписаний, применяемых к судам, то пересмотр директивы 82/714 Сообщества, к которой должны присоединиться придунайские страны - кандидаты в ЕС, но которая в основном руководствуется рейнскими правилами осмотра судов, создает благоприятные предпосылки для дальнейшего сближения. Что касается патентов, то прагматические решения также можно найти, исходя из конкретных обстоятельств.

Наконец, что касается предотвращения загрязнения, возникающего во внутреннем судоходстве, обе комиссии приступили к действиям, которые целесообразно было бы координировать.

Другая важная область – это гармонизация юридических правил, применяемых к перевозкам по внутренним водным путям. Мы сделали большой шаг вперед в этом направлении, совместно разработав Конвенцию КПГВВ, которая будет сейчас подписана; в социальной области – это Европейская Конвенция, касающаяся социального обеспечения речников. Наши две комиссии также решили вместе работать над проектом Конвенции об ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, который уже называется проектом конвенции КГОВП. Таким образом, мы уже можем опираться на опыт совместной работы в этой области. Этот опыт должен помочь нам в создании согласованного юридического режима, в частности, при введении в действие на всех внутренних водных путях Европы Конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве. Юридическая гармонизация – это действительно необходимое условие эффективной интеграции рынков и создания единообразных условий деятельности речного транспорта.

Таким образом, область нашего сотрудничества весьма обширна. Конечно, нам хотелось бы продолжать его не в условиях "автаркии", а в тесном сотрудничестве с другими организациями, заинтересованными во внутреннем судоходстве: с Европейской Комиссией, с ЕЭК ООН и в особенности с Европейской конференцией министров транспорта.

Мы знаем, что наша опора – это компетентные, преданные, активные секретариаты. Мы потребуем от них большой работы. Однако одним из важных аспектов этого нового направления сотрудничества является то, что в него будут вовлечены, как и сегодня, не только два секретариата, но и делегации стран-членов. В этом отношении нам кажется целесообразным подумать о том, на каких условиях можно создать постоянный совместный комитет, который заседал бы то в Страсбурге, то в Будапеште или в другом городе одной из стран-членов и который мог бы создать рамки для непосредственных дискуссий между делегациями и для согласования нашей работы. С другой стороны, создание в каждой из комиссий статуса наблюдателя, которым могли бы воспользоваться в особенности государства-члены другой речной комиссии, также могло бы стать полезным средством укрепления прямых контактов между всеми заинтересованными государствами.

Кто еще располагает конкретными знаниями и реальным опытом в области внутреннего судоходства, если не эти две крупные европейские речные комиссии? Они, Дунайская Комиссия и Рейнская Комиссия, представляют собой общеевропейские рамки, охватывающие не только расширяющуюся на Восток Европу завтрашнего дня, но и Европу послезавтрашнего дня. Наши организации могут предложить рамки для моделей развития как на ближайшее будущее, так и на перспективу. То, что мы специализируемся на виде транспорта, который в Европе часто называют "забытым", отводит нам специфическую и не конкурирующую, но особую, дополняющую роль по отношению к органам, имеющим общие политические задачи, – таким, как Европейский Союз, с которым мы хотели бы

конструктивно сотрудничать, но который, естественно, нельзя, как наши организации, идентифицировать с речным транспортом.

Намерение вместе трудиться в интересах развития внутреннего судоходства в Европе нашло отражение в проекте Совместного заявления двух комиссий, в котором Дунайская Комиссия и Центральная комиссия судоходства по Рейну согласились, в частности, выявить препятствия, которые могли бы помешать осуществлению поставленной цели, и найти возможности для их устранения, а также предложить меры, способствующие гармонизации нормативно-правовых рамок.

С этой целью председатели Дунайской Комиссии и Центральной комиссии судоходства по Рейну заявляют, что они выступят с инициативой о созыве Комитета "ad hoc", которому будет поручено рассмотреть меры и разработать предложения, способствующие гармонизации условий, в которых действует внутреннее судоходство.

У нас общие цели, которые наше сегодняшнее заседание должно символически провозгласить, наряду с определением конкретных направлений организации и ориентации нашей будущей работы.

Я очень рад, что мы вместе приступили к этому делу.

Благодарю за внимание".

Оба этих выступления были встречены аплодисментами.

Председатель Штрассер поблагодарил Председателя Деваддера за его выступление; он предложил ему занять место председателя и предоставить слово делегациям, желающим выступить.

Затем прозвучали выступления отдельных делегаций:

Г-н Грубер приветствовал первое совместное заседание двух комиссий. Германия, как член обеих комиссий, является естественным связующим звеном между двумя организациями и двумя водными путями.

Г-н Фробёзе подчеркнул важность большей интеграции общеевропейского рынка внутреннего судоходства и необходимость в связи с этим согласования технических, юридических, а отчасти и экономических условий.

Он отметил, что, имея в виду большие экономические потери придунайских стран, Германия придает особо важное значение реализации проекта по расчистке Дуная у г. Нови Сад; по этой причине она считала бы значительным шагом, если бы движение по временному фарватеру удалось открыть до конца августа, однако это имело бы смысл только в том случае, если бы был обеспечен проход через препятствующий судоходству понтонный мост.

После того, как Европейский Союз заявил о своей готовности взять на себя также расходы на реконструкцию моста "Свобода", Германия рассчитывает на то, что понтонный мост будет окончательно удален. В течение переходного периода Югославия должна обеспечить более частое регулярное разведение понтонного моста. Помимо этого, компетентные органы Германии настоятельно просят прекратить действующую в настоящее время практику взимания платы за разведение моста – практику, которая противоречит Белградской конвенции.

Г-н Фробёзе выразил надежду, что решение в ближайшее время будет найдено.

Г-н ван дер Зее поблагодарил за сердечный прием и за отличную организацию заседания и выразил удовлетворение делегации Нидерландов в связи с тем, что это первая "историческая" встреча смогла состояться. Он подчеркнул, что с открытием канала Майн-Дунай возникла непосредственная связь между двумя столь важными с точки зрения судоходства речными бассейнами, и отметил большую заинтересованность прибрежных государств в более интенсивном развитии судоходства между Северным и Черным морями. На пути к этой цели подписание Конвенции КППВВ имеет большое значение.

В качестве второго важного аспекта делегат Нидерландов упомянул о Европейской конференции по внутреннему водному транспорту. Эта конференция, в которой примут участие около двадцати министров транспорта всего мира, а также заинтересованные международные организации, такие как ЦКСР, ДК, ЕС и ООН, состоится 5-6 сентября с.г. в Роттердаме под председательством министра транспорта Нидерландов г-жи Нетеленбос и ее румынского коллеги г-на Митреа. Цель конференции - укрепление связей между Западом и Востоком в области внутреннего судоходства. Заключительный документ будет касаться вопросов доступа к рынку, инфраструктуры, гармонизации и устойчивого развития, а также взаимоотношений между Европейским Союзом, ДК и ЦКСР. В продолжение этой работы через пять лет предусмотрено провести конференцию в Румынии.

Г-н ван дер Зее также сообщил о просьбе Нидерландов предоставить ей статус наблюдателя в ДК, - просьбе, которая обусловлена значением внутреннего флота его страны и большой заинтересованностью Нидерландов в этой области. Нидерланды могли бы внести вклад благодаря своему обширному опыту в области регламентов и предписаний, в области безопасности, а также в экономических вопросах и вопросах водного хозяйства.

В заключение г-н ван дер Зее подчеркнул большую заинтересованность Нидерландов в тесном сотрудничестве между прирейнскими и придунайскими странами. Он выразил надежду, что страны-члены ДК поддержат кандидатуру Нидерландов.

Г-н Абрахам отметил, что Франция участвует в совещании в двойной роли - как активный член ЦКСР и как страна, уже несколько месяцев являющаяся наблюдателем в ДК. Он заявил, что присоединяется к высказываниям обоих председателей относительно совместных целей и перспектив сближения двух комиссий. Франция поддержит все усилия в этом направлении.

Необходимость гармонизации норм, действующих на обеих реках во всех областях внутреннего судоходства, очевидна, особенно с тех пор, как эти реки уже ничто не разделяет, а также учитывая постоянный рост перевозок. Франция поддерживает идею как можно скорее установить более тесные отношения между двумя Секретариатами, а также осуществлять сотрудничество на новой юридической, формальной и процессуальной основе в интересах совместной работы.

Г-н Абрахам считал символическим тот факт, что встреча проводится одновременно с подписанием Конвенции КППВВ, которая представляет собой новый важный элемент гармонизации речного права в Европе. Он выразил надежду, что обе комиссии и в будущем смогут, как и сегодня, собираться для совместного обсуждения возникающих проблем и поиска решений.

Г-н Ник выразил глубокое удовлетворение в связи с предоставленной ему возможностью приветствовать коллег из ЦКСР.

Делегация Хорватии полностью разделяет высказывания обоих председателей и присоединяется к словам, сказанным выступившими перед ней делегациями. Ему кажется парадоксальным, что обе реки были соединены уже в 1992 г., а двум комиссиям, чтобы сделать то же самое, потребовалось столько времени. Тем не менее, "лучше поздно, чем никогда": чтобы провести сегодняшнее совместное заседание, понадобилось почти 150 лет. Он выразил надежду, что второго заседания не придется ждать столь долго.

Различные проблемы внутреннего судоходства и окружающей среды, касающиеся и других крупных рек Европы, постоянно находятся в центре внимания международного сообщества. В течение последних месяцев в рамках Пакта стабильности прошли различные мероприятия, в том числе большая конференция Международной комиссии по защите Дуная, председателем которой в этом году является Хорватия. Речь идет не только о сегодняшнем подписании Конвенции КППВВ, но и о другой конференции, "GLOBE Europe Danube Conference", которая начнется сегодня в Парламенте Венгрии и завершит свою работу завтра.

Проблемы, как известно, велики, и чтобы найти решения, учитывающие общие интересы, необходимо объединить усилия.

Г-н Хёхнер сказал о том, что делегация Швейцарии также испытывает чувство радости и удовлетворения в связи с тем, что совместное заседание двух речных комиссий могло состояться.

Наша общая цель – это развитие внутреннего судоходства как эффективного, щадящего окружающую среду средства транспорта и перевозок. Для его дальнейшего развития требуются решения на европейском уровне. Обе речные комиссии обладают для этого ноу-хау.

Кроме Конвенции КППВВ есть и другое важное с точки зрения безопасности внутреннего судоходства соглашение - это КГОВП (Конвенция об ответственности

при перевозке опасных грузов), которое также имеет особую важность для Швейцарии.

Внутреннее судоходство Европы очень выиграло бы, если бы, как и в случае Конвенции КППВВ, Рейнская и Дунайская Комиссия под эгидой ЕЭК ООН могли бы в том же духе сотрудничества разработать соответствующий регламент. Можно найти достаточно проектов для совместной работы. Самое важное - это начать с конкретных шагов.

Г-н Климпуш присоединился к словам приветствия, которые прозвучали в адрес делегации ЦКСР.

Он упомянул о том, что молодое украинское государство в этом году отмечает свой десятилетний юбилей, и что Украина была одним из учредителей Дунайской Комиссии. Украина приветствует процесс формирования единой, стабильной системы водного транспорта для всей Европы. Для Украины Европейская интеграция является стратегической целью, и она высоко оценивает возможности, которые в этой связи предоставляют водные артерии. Г-н Климпуш также отметил преимущества внутреннего водного транспорта по сравнению с другими видами транспорта.

Украина, географически расположенная на одном из концов замечательной водной диагонали через Европу, проявляет огромный интерес к ее эффективному использованию и присоединится к тем соглашениям, которые будут подписаны. К сожалению, на церемонию подписания по формальным причинам не смогла прибыть делегация Украины, но г-н Климпуш заверил присутствующих, особенно коллег из ЦКСР, что Украина и украинское правительство приветствуют этот процесс и будут очень активно его поддерживать.

Г-н Варшо приветствовал присутствующих и выразил надежду, что совместные заседания приведут к более эффективному использованию двух рек. Словакия намерена конструктивно содействовать воплощению в жизнь решений, содержащихся в Совместном заявлении. В таком же духе она будет поддерживать и заявление конференции, которая пройдет в Роттердаме в сентябре с.г.

Г-н Варшо отметил вопросы, которые следовало бы более подробно обсудить двум Комиссиям, для того чтобы сохранить наследство наших предков и, разумно и рационально приумножив это богатство, передать его потомкам. Это, прежде всего, уважение принципа "совместного сосуществования" (*cohabitation mutuelle*) двух рек с точки зрения экологии, судоходства, гидроэнергетики, их использования как мест отдыха и т. п. Нельзя допустить, чтобы спонтанные, неожиданные наводнения причиняли ущерб. В качестве третьего аспекта он отметил необходимость усиления сотрудничества в интересах улучшения условий судоходства от Черного до Северного моря, включая строительство новых водных путей. Словакия с большим интересом следит за дискуссией о прямом соединении Дуная с Северным морем через Эльбу, будучи убежденной, что в соответствии с европейским соглашением СМВП на словацко-чешской границе можно будет использовать реку Морава, поскольку она представляет собой естественный, наиболее разумный и экономичный водный путь.

В качестве четвертой сферы сотрудничества г-н Варшо назвал взаимную гармонизацию юридических, технических и экономических правил внутреннего судоходства на Рейне и на Дунае.

Он выразил уверенность, что данное заседание послужит началом успешного сотрудничества, реализуемого в рамках совещаний экспертов, в работу которых прямо или косвенно будут вовлечены промышленные предприятия, фирмы и компании.

Совместное заявление явилось добрым знаком, отметившим начало нового этапа сотрудничества двух комиссий.

Г-н Янча от имени правительства Югославии подтвердил, что его страна готова сделать все для того, чтобы несмотря на трудности, с которыми сталкивается его родной город Нови Сад в связи с разрушением мостов, в общих интересах совместно с Дунайской Комиссией найти решения в области судоходства, с тем чтобы можно было чаще разводить понтонный мост, уменьшить расходы на его разведение и сделать судоходство на всем протяжении Дуная действительно свободным.

Г-н Прандлер сердечно приветствовал делегацию ЦКСР. Венгрия одобряет этот важный шаг, предпринимаемый в рамках общеевропейского сотрудничества, и полностью поддерживает Совместное заявление. Он также отметил значение, которое приобретает этот день в связи с подписанием Соглашения КПГВВ, и пригласил присутствующих принять участие в церемонии в Министерстве иностранных дел Венгрии.

После выступлений стран-членов **Председатель Штрассер** вновь взял слово. Он поблагодарил Председателя Деваддера за руководство дискуссией, а также страны-члены за их весьма существенный вклад, который может послужить ориентиром.

Он особо поблагодарил г-на Янчу за его сообщение о том, что понтонный мост, вероятно, будут разводить чаще, а расходы будут уменьшены. Основной целью является обеспечение беспрепятственного судоходства на югославском участке в районе понтонного моста, без взимания сборов, как это предусмотрено Белградской конвенцией.

Дунайская Комиссия сделает все, чтобы вместе с Югославией добиться того, чтобы параллельно с реализацией проекта по расчистке у г. Нови Сад возобновить судоходство во временном режиме.

Председатель Штрассер поблагодарил Секретариаты обеих комиссий за разработку проекта Совместного заявления и представил его на обсуждение. Поскольку выступлений или замечаний не последовало, Председатель Штрассер поставил проект на голосование.

Поблагодарив, он с удовлетворением констатировал, что Совместное заявление Дунайской Комиссии и Центральной Комиссии судоходства по Рейну от 22 июня 2001 г. (см. Приложение) было принято единогласно.

Затем Председатель Штрассер обратил внимание на находящееся среди документов Совместное заявление двух Председателей (см. Приложение) и пояснил, что его цель – создать инструментарий, с помощью которого можно будет контролировать и гарантировать претворение в жизнь Совместного заявления.

Председатель Штрассер попросил Председателя Деваддера сообщить позицию ЦКСР в связи с заявлением двух председателей, которое предлагается принять.

Председатель Деваддер присоединился к словам Председателя Штрассера о том, что цель этого заявления - попытаться конкретно, реально и без бюрократических проволочек реализовать цели, определенные в только что принятом Совместном заявлении. Для того чтобы немедленно приступить к работе по осуществлению этих целей, необходимо иметь орган типа предложенного совместного Комитета "ad hoc". Естественно, необходимо определить способы согласования между всеми заинтересованными странами-членами и как можно скорее создать этот Комитет. Комитет "ad hoc" представит свой доклад обоим комиссиям и странам-членам. Председатель Деваддер попросил высказаться по поводу этого документа.

Председатель Штрассер добавил, что в ближайшее время в рамках заседания ДК он намерен представить своим коллегам предложения о том, каким образом может быть создан такой инструмент контроля и реализации Совместного заявления. Он выразил мнение, что этот орган, чтобы быть эффективным, должен быть по возможности небольшим, и в него должны войти опытные представители судоходных предприятий. Задача этого органа - в тесном сотрудничестве с обоими секретариатами определить те проблемы, которые в ближайшее время должны решить две комиссии.

Поскольку никто не взял слово, Председатель Штрассер поставил заявление на голосование. Заявление также было принято единогласно.

Сообщение для печати, которое должны распространить оба Секретариата, также получило одобрение делегаций.

Г-н Вёрлинг выступил со следующей речью (*Оригинал французский*):

"Уважаемые господа Председатели,
уважаемые члены делегаций, дамы и господа!

От имени Секретариата Центральной комиссии судоходства по Рейну я хотел бы вновь выразить благодарность принимающему нас сегодня в Дунайской Комиссии ее Председателю г-ну Штрассеру, а также нашим коллегам в Секретариате, особенно его Генеральному директору г-ну Недялкову, Главному инженеру г-ну Надашу и ответственному за юридические вопросы г-ну Шпитцеру.

Мы уже привыкли работать вместе, нас связывают особые личные отношения и взаимные симпатии. Именно поэтому нас радует выраженное странами-членами пожелание укреплять сотрудничество между двумя нашими комиссиями.

Как вам известно, Секретариаты обеих комиссий уже накопили опыт в этой области, а что касается личных контактов, передачи документов и вообще способа обмена информацией, можно сказать, что положение вполне удовлетворительно. Теперь нам предстоит перейти к новому этапу этих отношений, который мог бы найти свое выражение в реальных совместных проектах, осуществляемых на основе разделения труда.

Это полностью отвечает интересам, выраженным председателями наших Комиссий в их заявлении. В этой связи необходимо найти метод работы, дающий возможность проанализировать ситуацию, включая ее технические, юридические и экономические аспекты, а также определить стратегию сближения.

В этом отношении мы приняли к сведению новые задачи, которые Совместное заявление возлагает на оба секретариата. Однако секретариаты - только координирующие органы. Наиболее важными сведениями располагают государства-члены, которым принадлежит и право принятия решений. Поэтому важно, чтобы метод работы не ограничивался лишь сотрудничеством секретариатов. В свою очередь, делегации стран-членов также должны непосредственно участвовать в сближении наших двух комиссий.

По этой причине я должен подчеркнуть важность решения в отношении рабочей структуры, которая должна стать местом встреч и совместных действий стран-членов двух наших комиссий. Для эффективной работы секретариатам необходимо иметь совместный комитет Рейнской и Дунайской Комиссий в качестве органа для подготовки обсуждения на совместных заседаниях двух комиссий, который можно было бы назвать Европейским советом по вопросам внутреннего судоходства.

Конечно, мы осознаем также трудности и препятствия. Речь идет не только о возможных сложностях при принятии решений, но и о практических вопросах, возникающих в связи с проблемами, касающимися расходов, персонала, языка, административной культуры и т. д. Особенно нам придется преодолевать затруднения, связанные с географической удаленностью. У нас будут трудности и неудачи, но так как мы об этом знаем, нас это не обескуражит.

Наши две комиссии могут гордиться своим славным прошлым; они будут трудиться ради того, чтобы их будущее также было многообещающим; многообещающим в первую очередь для самих этих организаций, но прежде всего для рейнского и дунайского внутреннего судоходства, - одним словом, для внутреннего судоходства Европы, от имени которого они выступают.

Благодарю за внимание".

Г-н Недялков в своем заключительном слове сказал (*Оригинал русский*):

"Уважаемые господа Председатели, уважаемые господа Послы, уважаемые дамы и господа,

В связи с решениями этого весьма важного заседания разрешите мне в качестве хозяина поделиться с вами моими мыслями.

Во-первых, я хотел бы поблагодарить всех сотрудников Секретариата Центральной комиссии судоходства по Рейну за ту важную роль, которую они сыграли при подготовке всех документов, которые сегодня находятся перед вами.

Как было подчеркнуто уважаемыми Председателями обеих комиссий, мы очень рады, что стали сегодня свидетелями важного для европейского внутреннего судоходства исторического события.

В основе этого события лежит сотрудничество наших организаций, которое началось в 1976 г. путем обмена письмами и с тех пор развивалось шаг за шагом. Обобщая высказанные здесь мысли, по-моему, можно сказать, что сегодня мы сделали значительный шаг вперед к качественно новому этапу нашего сотрудничества.

Обе комиссии, упорно работавшие ровно 25 лет ради достижения успеха в гармонизации в технической, юридической и частично в экономической областях, только после важных политических изменений, произошедших в Европе в 90-е годы, и расширения Дунайской Комиссии путем приема в ее члены всех придунайских государств, обрели ту движущую силу, которая дала нам сегодня возможность торжественно отметить начало нового этапа нашего сотрудничества. Совместно представлять интересы участников европейского судоходства - это действительно очень значимое и благородное стремление, и я уверен, что этот день по праву войдет в историю.

Так как результаты сегодняшнего заседания отражены в Совместном заявлении, я не стану говорить об этом. Вместе с тем позвольте мне сообщить вам, что у Секретариата Дунайской Комиссии сложилось твердое убеждение в том, что мы должны позаботиться об организации подобных совместных заседаний двух комиссий и в будущем, для того чтобы это стало традицией. Только таким образом можно успешно представлять важнейшие направления и интересы в области внутреннего судоходства.

Уважаемые господа Председатели, уважаемые господа Послы, уважаемые дамы и господа,

Разрешите мне в этот торжественный момент предложить проводить наши заседания ежегодно. Такая периодичность позволит руководству обеих комиссий согласовывать свою работу. В рамках заседаний нового органа, который, например, мы могли бы назвать "Европейским речным советом", обе комиссии могли бы, минуя административный аппарат, формулировать свои позиции, которые - с

учетом того, что речь пойдет о позиции 16 государств - будут рассматриваться более внимательно как Европейским Союзом, так и отдельными правительствами.

Я лично очень рад, что это важное событие проходит в Дунайской Комиссии. Позвольте мне выразить надежду на то, что мысли и идеи нашего совместного заседания и нашего Заявления воплотятся в жизнь, а не останутся лишь на бумаге. Только так станет реальностью наша главная цель – улучшение условий речного судоходства в Европе.

Благодарю за внимание".

Председатель Деваддер в своем заключительном слове отметил, что, имея в виду существенный вклад и поступившие весьма конкретные предложения, можно считать, что заседание вышло за символические рамки. Г-н Недялков также сделал вполне конкретное предложение: проводить ежегодные встречи в таком же формате. Если эти встречи будут такими же эффективными и краткими, как и сегодняшняя встреча, то будущее сотрудничества двух комиссий представляется многообещающим.

Он поблагодарил Дунайскую Комиссию за сердечный прием, а также за приглашение на экскурсию по Дунаю после подписания Конвенции КППВВ.

Он высказал слова благодарности делегациям за их вклад и выразил надежду, что принятое Совместное заявление как можно скорее начнет претворяться в жизнь.

*

*

*

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОМИССИЯ
СУДОХОДСТВА ПО РЕЙНУ**С О В М Е С Т Н О Е З А Я В Л Е Н И Е***(принято на совместном заседании в Будапеште 22 июня 2001 г.)*

Дунайская Комиссия и Центральная комиссия судоходства по Рейну выражают волю к углублению сотрудничества в интересах развития внутреннего судоходства в Европе.

В этой связи они намерены начать процесс, целью которого является более высокая степень интеграции европейского рынка внутреннего судоходства и обеспечение ему более важного места в распределении объема перевозок по видам транспорта:

- целенаправленные усилия по модернизации речного транспорта и содействию его продвижению являются предпосылкой увеличения его пропускной способности;
- интеграция подразумевает согласование соответствующих технических и правовых норм с целью нахождения условий для обеспечения равного доступа к речным перевозкам на европейских водных путях.

Дунайская Комиссия и Центральная комиссия судоходства по Рейну выражают согласие укреплять сотрудничество, действуя совместно при выполнении следующих задач:

- выявить препятствия, которые могли бы помешать осуществлению поставленной цели, и найти возможности для их устранения;
- предложить меры, способствующие гармонизации правовых норм и предписаний.

Они поручают своим Секретариатам, опираясь на поддержку государств-членов, действовать согласованно в проведении работ и исследований, в особенности:

- составить список действующих на Рейне и на Дунае правовых положений и технических предписаний, определить существующие расхождения и найти способы их сближения, гармонизации или достижения их эквивалентности;
- создать унифицированную систему для ведения статистики и наблюдений за рынком, которая даст возможность обмениваться информацией и сопоставлять данные о происходящем на обоих водных путях;
- рассмотреть имеющие отношение к судоходству экономические и социальные вопросы, чтобы определить их возможное влияние на взаимное открытие рынков и предложить соответствующие меры, которые окажут положительное влияние как на эту отрасль, так и на занятый в ней персонал.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОМИССИЯ
СУДОХОДСТВА ПО РЕЙНУ

З А Я В Л Е Н И Е**Председателя Дунайской Комиссии
и Председателя Центральной комиссии судоходства по Рейну***(принято на совместном заседании Дунайской Комиссии
и Центральной комиссии судоходства по Рейну в Будапеште 22 июня 2001 г.)*

Для осуществления целей, фигурирующих в Совестном заявлении от 22 июня 2001 г., Председатели двух речных комиссий выступят с инициативой о созыве совместного Комитета *ad hoc*, организационные формы которого будут определены по согласованию со странами-членами. Этот Комитет будет рассматривать меры и разрабатывать предложения, способствующие гармонизации условий, в которых действует внутреннее судоходство.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОМИССИЯ
СУДОХОДСТВА ПО РЕЙНУ**Сообщение для печати****Совместное заявление
Будапешт, 22 июня 2001 г.**

Для улучшения содействия развитию стабильной транспортной системы в Европе Дунайская Комиссия и Центральная комиссия судоходства по Рейну приняли решение активизировать сотрудничество с целью продвижения перевозок по водным путям.

Деятельность этих двух организаций охватывает сеть, которая простирается от Северного до Черного моря и соединяет в одно целое 4.000 км крупногабаритного судоходного пути. Сотрудничество предусматривает в качестве главной цели развитие речного транспорта, что способствовало бы, в частности, большей интеграции рынков речных перевозок, которые традиционно были разделены географически. Меры, предпринимаемые с этой целью в Европе на региональном и национальном уровне, а также действия на уровне Сообщества могли бы стать благоприятным фактором, сопутствующим этой интеграции.

Это продемонстрировало бы, с одной стороны, намерение учитывать и использовать специфические "козыри", свойственные перевозкам по водным путям, а именно их щадящий окружающую среду характер, высокий уровень безопасности, а также пока нереализованные возможности действующей сети. С другой стороны, это сотрудничество будет проводиться при осознании необходимости привести предложение на рынке в соответствие с современными требованиями, лучше приспособивая его к нуждам потребителей и создавая структуры, позволяющие включить водный путь в логистические многомодальные транспортные цепи.

Дунайская Комиссия и Центральная комиссия судоходства по Рейну будут вместе рассматривать препятствия на пути взаимного открытия рынков перевозок по внутренним водным путям, а также условия для их преодоления, в области технических предписаний для судов, правил в отношении экипажа, а также статистического аппарата.

Предусматривается обратить особое внимание на гармонизацию речного права - область, которая немного отстает по сравнению с положением дел в других видах транспорта. Подписание 12-ю странами разработанной в сотрудничестве с ЕЭК ООН Будапештской Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПВВ) при Правительстве Венгрии, которое является её депозитарием, стало новым шагом в этом направлении. Разумеется, за ним должны последовать другие шаги, касающиеся в первую очередь гражданской ответственности на речном транспорте – области, в которой уже удалось принять некоторые положения.

Более конкретно, Совместное заявление, в котором уточняются способы этого сотрудничества, было сделано 22 июня 2001 г. в ходе совместного заседания обеих Комиссий, состоявшегося в здании Дунайской Комиссии в Будапеште.

Две речные Комиссии согласились в будущем проводить регулярные встречи и действовать совместно с Европейской Комиссией, по мере возможности активно привлекая и другие заинтересованные организации Европы.

Дунайская Комиссия

Benczur utca 25

H – 1068 BUDAPEST

Для получения информации :

г-жа К.Годкнехт

Тел. : ++36 1 461 80 10

Факс : 36 1 352 18 39

*Центральная комиссия судоходства
по Рейну*

2, Place de la République

F – 67082 STRASBOURG CEDEX

Для получения информации :

г-н Х. ван дер Верф

Tél.: ++33 3 88 52 20 10

Fax : 33 3 88 32 10 72