

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
И
ДУНАЙСКОЕ СУДОХОДСТВО



Дунайская Комиссия
Будапешт
2004 год



Дунай – вторая по протяженности река Европейского континента – в течение многих веков являлась то непреодолимой границей между прибрежными странами, то важнейшей транспортной артерией, которая связывала эти страны. При этом Дунай всегда был не только надежным источником жизненно важных для человека ресурсов – питьевой воды, влаги для орошения, рыбных запасов, рекреационного потенциала, но и источником творческого вдохновения для писателей и поэтов, музыкантов и художников.

Не случайно за Дунай и придунайские земли воевали веками, но войны всегда заканчивались мирными договорами. Парижский трактат 1856 года по завершении Крымской войны объявил Дунай с устьями международной рекой и учредил Европейскую Дунайскую комиссию для обеспечения свободы судоходства на великой европейской водной артерии.

Начало современному этапу развития международно-правового режима реки на участке протяженностью более 2,4 тыс. км положила подписанная в г. Белграде в августе 1948 г. Конвенция о режиме судоходства на Дунае. Конвенция образовала новую Дунайскую Комиссию в целях всестороннего обеспечения свободного судоходства на реке.

За прошедшие полвека объем перевозок на Дунае возрос с 10 до 27 млн. т, но были в этом периоде и более благополучные 80-е годы, когда по реке перевозилось ежегодно свыше 90 млн. т грузов. Понятно, что сложное для Дунайского региона время на исходе века (и тысячелетия) отразилось и на торговом судоходстве на крупнейшей международной реке Европейского континента.

Расширение в 1998 году семьи европейских государств, объединенных Белградской конвенцией, и та огромная работа, которая проводится ими при активном участии Дунайской Комиссии для модернизации Конвенции и приближения её к современным политическим, экономическим и технологическим реалиям – всё это вселяет уверенность в том, что Дунаю и в будущем суждено играть уникальную роль в единении европейских земель и народов. И одним из самых надежных инструментов такого единения будет по-прежнему оставаться дунайское судоходство, свободное для торговых судов под флагами всех стран.

Д-р Станко Ник,
Посол, Председатель
Дунайской Комиссии

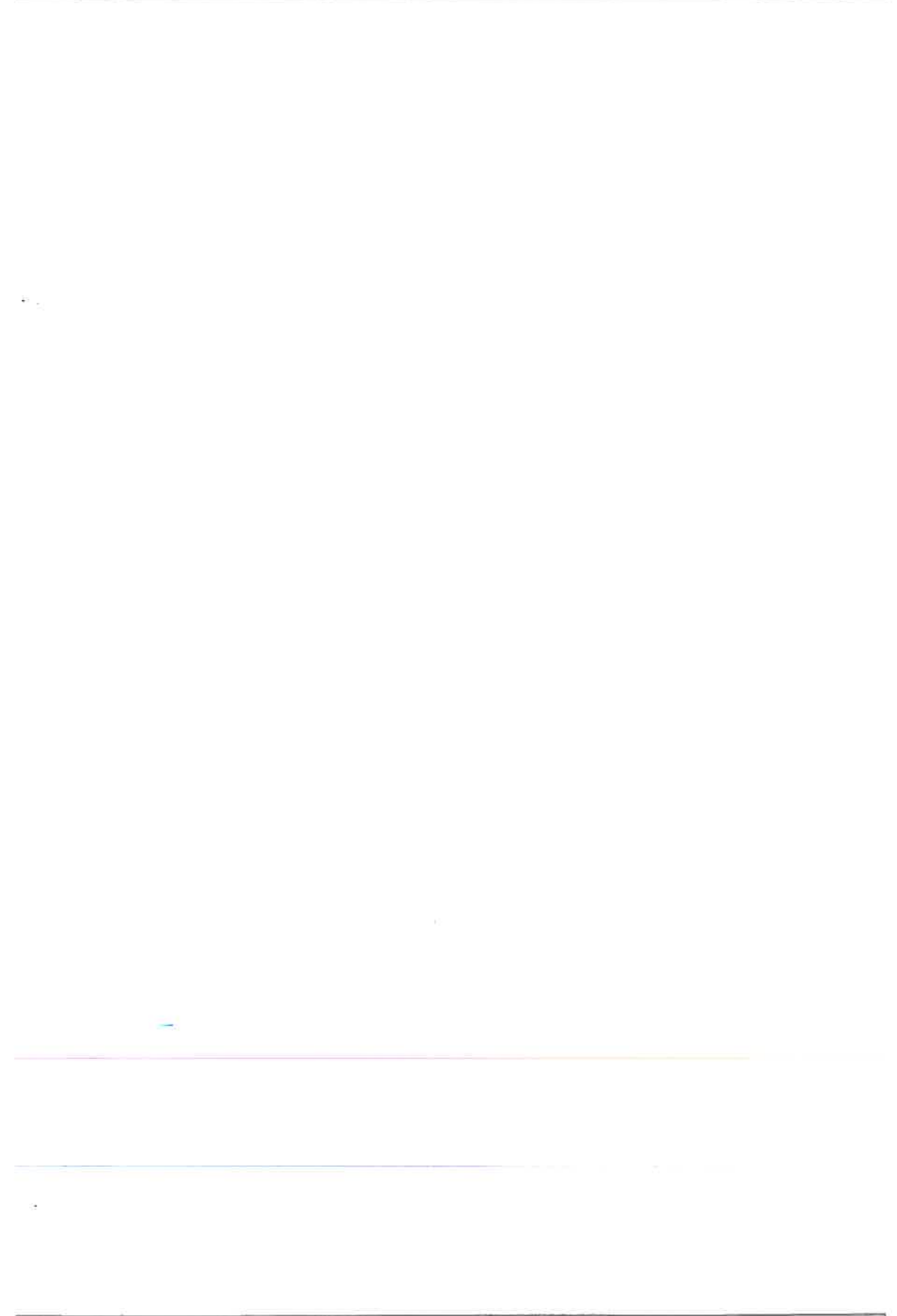
г. Будапешт, октябрь 2004 г.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
И
ДУНАЙСКОЕ СУДОХОДСТВО



К 150-летию
Европейской Дунайской комиссии
и
50-летию пребывания Дунайской Комиссии
в г. Будапеште

Дунайская Комиссия
Будапешт
2004 год



ПРЕДИСЛОВИЕ

Дунай, протекающий по территории десяти стран Центральной и Юго-Восточной Европы, играет исключительно важную роль в жизни этих стран, и прежде всего – в качестве воднотранспортной магистрали, на протяжении 2411 километров которой осуществляется международное судоходство и по которой в отдельные годы перевозилось более 90 млн. т грузов в заграничном и каботажном плавании. Именно судоходству с давних пор уделялось наибольшее внимание при использовании естественных ресурсов Дуная.

В орбиту двух- и многосторонних соглашений в области судоходства по реке в прошлые века неоднократно вовлекались не только придунайские, но и другие страны, интересы которых распространялись на прилегающие к Дунаю земли. Современный международно-правовой статус реки определяется Конвенцией о режиме судоходства на Дунае, подписанной в г. Белграде 18 августа 1948 года представителями семи придунайских стран. Сегодня участниками Конвенции являются 11 стран.

Свобода судоходства и равенство всех участников транспортного процесса уже более полувека являются доминирующими принципами сотрудничества в Дунайском бассейне. Этими же принципами руководствуется Дунайская Комиссия – межправительственная организация, учрежденная Белградской конвенцией в целях всестороннего обеспечения дунайского судоходства. В том, что современный Дунай стал важнейшим звеном Единой сети европейских внутренних водных путей, есть огромная заслуга Дунайской Комиссии и стран – членов Комиссии.

Основные положения Конвенции, сведения о структуре, компетенции, практической деятельности и перспективных задачах Дунайской Комиссии, краткий исторический очерк о развитии дунайского судоходства в период, предшествовавший подписанию Белградской конвенции, современное состояние судоходства на крупнейшей международной реке континента и ожидаемое развитие Дунайского водного пути в качестве панъевропейского транспортного коридора VII – таково основное содержание настоящего издания, подготовленного Дунайской Комиссией.

Издание приурочено к предстоящей в 2006 году 150-летней годовщине со дня подписания Парижского трактата, впервые объявившего Дунай международной рекой и учредившего Европейскую Дунайскую комиссию – предшественницу ныне действующей Дунайской Комиссии. Выход книги совпадает и с 50-летием пребывания Дунайской Комиссии в г. Будапеште.

Содержащиеся в книге сведения, если не указано иное, приведены по состоянию на 1 января 2004 года.



*Обустроенный источник Дуная в городе Донаушинген,
в месте слияния горных ручьев Бреге и Бригах*

Глава I

СУДОХОДСТВО И МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ДУНАЯ ДО СЕРЕДИНЫ XIX ВЕКА

Во многих сочинениях известных историков, географов и поэтов Древней Греции содержится один удивительный факт. Не подтвержденный в достаточной мере научно, он, тем не менее, настолько интересен и красив, что достоин упоминания вслед за античными авторами: в очень давние времена Дунай разделялся в районе современного Белграда на два полноводных рукава, один из которых впадал в Черное, а второй (в настоящее время – приток Дуная Сава) – в Адриатическое море. Самые ранние сочинения о походах аргонавтов содержали описание плавания Ясона и его товарищей на корабле “Арго” из Понта Эвксинского (Черное море) в Тринакрийское (Адриатическое) море по Истру – так в древности назывался Дунай. Самые же ранние из дошедших до нашего времени достоверных сведений о Дунае содержатся в произведениях древнегреческого историка Геродота (V в. до н. э.), который писал во второй книге “Истории”, что “река Истр начинается в стране кельтов... и течет, пересекая Европу посередине... Впадает же Истр в Эвксинский Понт...”

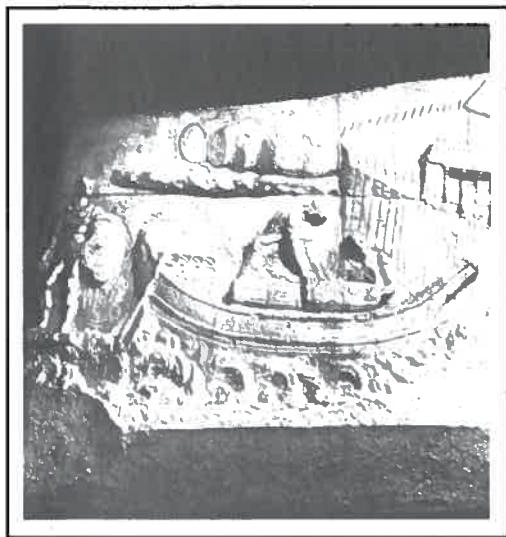
История дунайского судоходства – неотъемлемая часть многовековой истории народов, населявших с глубокой древности берега Дуная. Название реке дали кельты, жившие здесь в первой половине первого тысячелетия до новой эры. Быстроходная река получила название Danuvius (быстрая вода) от кельтских слов *danu* (быстрый, стремительный) и *vius* (вода, река). В литературных источниках античных времен это название река носила от истока до Железных Ворот. Нижний Дунай называли в древности Истром. В некоторых литературных источниках античности это название распространялось на всю реку. Название Данубиус встречается в трудах Аристотеля, Цезаря, Овидия, Страбона, Плиния Старшего.

В последующие века все эти названия были забыты и за рекой на всем ее протяжении сохранилось одно название – Дунай.

Первыми мореплавателями, исследовавшими нижнее течение реки, были финикийцы, за ними пришли греки, основавшие на берегах Дуная в VI-IV вв. до н. э. свои колонии и торговые фактории на территории нынешних городов Измаил, Килия, Силистра и др. С упадком греческой торговли во второй половине IV в. до н. э. на Дунае появляются македонцы, использовавшие этот путь не только в торговых, но и в военных целях.

С падением империи Александра Македонского и превращением Македонии в римскую провинцию контроль над рекой и придунайскими землями переходит к римлянам. Могущество Римской империи поддерживалось многочисленной флотилией на Дунае, базировавшейся в районе современных городов Вена и Белград. Триера — наиболее распространенное гребное судно римлян с тремя ярусами весел, расположенных в шахматном порядке, брала на борт 300 гребцов и 120 воинов.

При императоре Траяне (начало II в. н.э.) в районе г. Турну-Северин через Дунай был построен большой каменный мост, служивший для переброски римских легионов и снабжения войск в войне против даков. На правом берегу Дуная в скалах была выбита тропа для бичевника (“тропа Траяна”). Судно с грузом до 7 т тянули вверх по реке рабы за лямку, которая крепилась на короткой мачте. До IX в. бичевники существовали и на участках Среднего и Верхнего Дуная. Позднее с ростом грузоподъемности дунайских судов их тянули вверх по реке волы в сопровождении погонщиков. На Нижнем Дунае еще при императоре Траяне в оборонительных целях было создано несколько больших насыпных валов (“Траяновы валы”), которые частично сохранились до наших дней.



Судно на Нижнем Дунае, груженое бочками с вином. Барельеф на колонне Траяна, II век н.э., Рим

Во времена античности не существовало вопроса о международно-правовом режиме Дуная, хотя чужестранные суда и проходили через участки реки, контролируемые отдельными государствами.

До I века н. э. плавание таких судов регулировалось на основе актов внутригосударственного характера. С появлением в середине II в. н. э. на северных и восточных границах Римской империи сильных германских и сарматских племен право плавания по Дунаю начало устанавливаться двухсторонними соглашениями. Так, договор императора Аврелиана с вандалами (271 год) предоставлял последним возможность плавать и торговать на Дунае.

Проблема международного речного судоходства утратила свое значение с распадом Римской империи в конце IV в. и образованием в ее восточной части Византийского государства. Дунай использовался византийцами главным образом для военных целей в их борьбе с северными соседями

— славянскими государствами и образованиями. Торговое судоходство на Дунае в этот период пришло в упадок, обводной канал в районе Катаракт и другие сооружения римлян были запущены и разрушены.

В VI-VII вв. славянские и другие племена, значительно потеснив византийцев к югу, оседают на берегах Нижнего Дуная. Средний Дунай занимают западные группы славян — чехи, словаки. Здесь же, а также на Верхнем Дунае прочно обосновываются германские племена. На реке появляются большие по тому времени суда водоизмещением в 40-60 тонн, приспособленные к плаванию как по Дунаю, так и по морю.

В VIII-IX вв. происходит оживление торговли по Дунаю — естественному водному пути, удобному для поддержания связей не только между народами, населявшими его берега, но и для торговли с приморскими государствами на Черном море и за его пределами.

Частые военные столкновения в эпоху феодализма и необходимость заключения специальных соглашений между отдельными городами и княжествами на право прохождения судов сдерживали торговое судоходство по Дунаю. Не способствовали этому и многочисленные фискальные барьеры — около 80 различных пошлин (XIII-XV вв.) составляли половину стоимости перевозимого по реке груза. Сквозное плавание на Дунае практически отсутствовало, большие ограничения для чужих судов существовали на участке реки, протекающем по территории Германской империи.

С конца XV в. главенствующую роль на Нижнем и Среднем Дунае начинает играть Турция, завладевшая Черным морем с проливами и создавшая на берегах реки многочисленные опорные пункты и крепости. В частности, на одном из островов в Катарактах, где Дунай, стиснутый с двух сторон горными вершинами, с порожистым дном и сильным течением, был труднопроходим для судов, турки соорудили мощную крепость Ада-Кале. С острова на берег были натянуты железные цепи с тем, чтобы облагать проходящие суда пошлиной. С тех пор этот участок реки получил известное название Железные Ворота. Дунайский водный путь использовался турками преимущественно как транспортная магистраль для военных целей.

За столетия владения Турцией территориями Нижнего и Среднего Дуная условия и режим дунайского судоходства значительно ухудшились, исключением явилось только Сулинское гирло, в котором проводились работы по углублению русла.

В XVI в. на Верхнем Дунае возникло и просуществовало более трехсот лет особое искусство судостроения: специальной конструкции суда создавались только на один рейс. Спускаясь с товарами к Вене или следуя далее на Нижний Дунай, они, освободившись от груза, шли на продажу как дрова или строительный материал. В год таким образом сплавлялось до 100 судов.

В XVII в. начинается проникновение западноевропейских держав в пределы Османской империи. Одновременно закладываются основы режима международного дунайского судоходства — последующие почти два с половиной столетия выделяют обычно как период двухсторонних договоров в международном праве на Дунае, причем наиболее активно свободы плавания для своих судов на Дунае добивалась Австрия. Попытки организовать регулярное судоходство по Дунаю предпринимают в 1667 году Первая венская восточная торговая компания и в 1671 году — Левантийское торговое общество. Последовали несколько договоров между Австрией и Турцией (Карловац, 1699 год; Пассаровицы, 1718 год; Белград, 1739 год), по которым Австрии разрешалось плавание по Дунаю для торговли с другими государствами. Англия получила права плавания по Дунаю согласно договору, заключенному с Турцией в 1675 году.

Все указанные договоры распространялись лишь на Средний и Нижний Дунай. Режим плавания австрийских судов на Верхнем Дунае до конца XVIII в. определялся двухсторонними договорами между Австрией и Баварией.

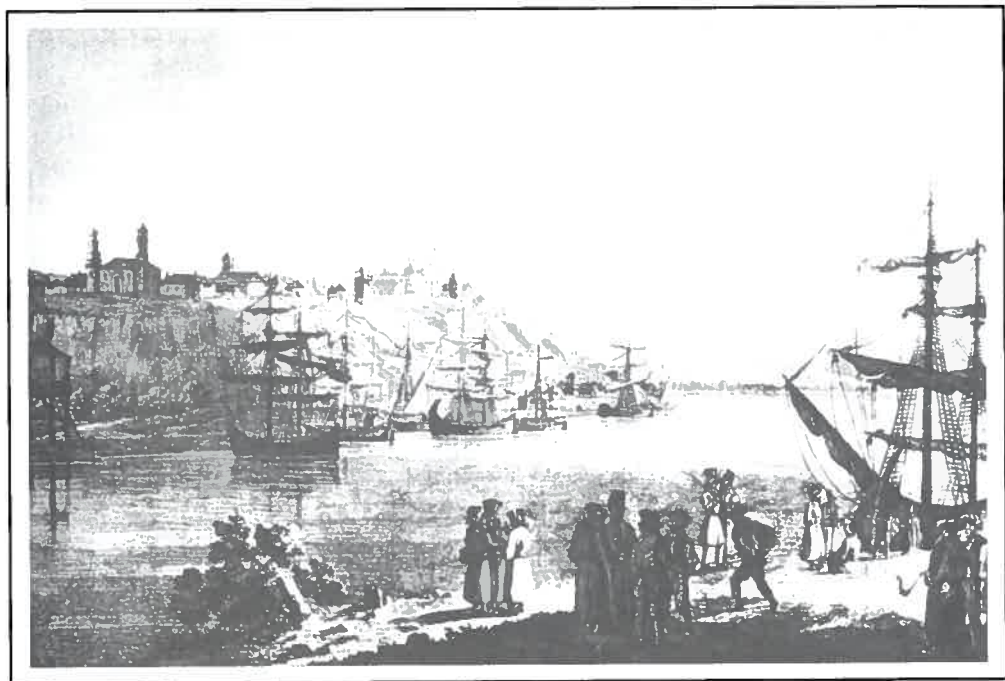
XVIII в. знаменуется распадом Османской империи и выходом России к Черному морю. По мирному договору (трактату), подписанному между Россией и Турцией в июле 1774 года в Кючук-Кайнарджи, русским подданным разрешалось торговать на Дунае не только на своих кораблях, но и на суше. На них распространялись привилегии, предоставляемые Турцией наиболее благоприятствующим нациям.

По Бухарестскому мирному договору с Турцией (1812 год) к России отошла Бессарабия, граница между двумя странами стала проходить по общим для них реке Прут и Килийскому гирлу. Конвенция 1826 года, подписанная в Аккермане, перенесла границу к Сулинскому гирлу, а затем после русско-турецкой войны 1828-1829 годов Адрианопольский мирный договор установил границу между двумя странами по Георгиевскому гирлу и подтвердил возможность свободного плавания судов обеих держав на Нижнем Дунае. Россия в это время фактически открывала устье Дуная для плавания судов под флагами других стран. Особенно активно проявили себя в первой половине XIX в. греческие судовладельцы, развивая традиционные торговые связи Греции с румынскими княжествами.

Изменение режима судоходства на Дунае в XVII-XVIII вв., развитие капиталистических отношений и возникновение крупных городов на придунайских землях способствовали оживлению внешней торговли по реке. Однако судоходные условия на Дунае не позволяли строить большие суда. Из-за порогов в районе Катаракт транзитного сообщения между Средним и Нижним Дунаем практически не было.

Первые паровые суда появляются на Дунае в 1818 году. Начало регулярному судоходству на реке (на линии Вена — Будапешт) с использованием паровых судов положил в 1830 году австрийский колесный

пассажирско-грузовой пароход “Франц I” (водоизмещение 318 т) длиной 48 м, шириной 6,2 м. Судно, построенное по проекту Джемса Брауна, приводила в движение паровая машина мощностью 60 л. с.



Вид на Галац, начало XIX в.

К 30-м годам XIX в. относится возникновение на Дунае первых пароходных обществ. Вначале в 1829 году в Австрии создается Первое Дунайское пароходное общество (ДДСГ), со временем ставшее одним из крупнейших судоходных предприятий Европы. К началу Крымской войны ДДСГ уже имело 93 самоходных судна и 338 барж, в 1855 году на его судах было перевезено 1376 пассажиров и 532 тыс. т грузов. В 1835 году было основано Привилегированное королевское Баварско-Вюртенбергское пароходное общество. На этот период приходятся работы по улучшению судоходных условий на отдельных участках реки в связи со значительным ростом дунайского флота (с 400 судов в 1830 году до 1300 судов к 1840 году) и увеличением объемов перевозок.

Интенсивное развитие в начале XVIII в. международного судоходства на внутренних водных путях Европы побудило правительства ведущих государств континента согласовать основные принципы судоходства по рекам. Это было сделано в Акте Венского конгресса, подписанном 28 мая 1815 года уполномоченными восьми стран — Австрии, Испании, Франции, Великобритании, Португалии, Пруссии, России, Швеции. И хотя при разработке Акта имелись в виду принципы международного

права о свободе навигации на западноевропейских реках (Рейн, Неккар, Майн, Мозель, Маас, Шельда), основные положения документа оказали в последующем влияние и на установление международно-правового режима на Дунае.

Статья CVIII Акта Венского конгресса определила, что “державы, через владения которых протекает или которым служит границей одна и та же судоходная река, обязываются установить с общего согласия подробные правила для судоходства по той реке”. Следующая статья СІХ выражала суть свободы судоходства на реках, относимых к категории международных: “Судоходство по всему течению таких рек..., начиная с тех пунктов, где они становятся судоходными до самых устьев, будет совершенно свободно для торговли и не может быть никому воспрещено ... при соблюдении правил, которые будут установлены в судоходстве; эти правила будут повсюду единообразны и, насколько возможно, благоприятны для торговли всех наций”.

Акт Венского конгресса определил, по сути, основные признаки режима международных рек, развитые затем в XIX-XX вв. в других многосторонних соглашениях и конвенциях о свободе судоходства на таких реках.

Первым юридическим документом, подтвердившим желание сторон применить на Дунае положения Акта Венского конгресса, была заключенная между Россией и Австрией в г. Петербурге в июле 1840 года Конвенция относительно судоходства по Дунаю, распространявшаяся на национальные участки реки в пределах этих стран. Движение судов, согласно конвенции, “будет совершенно свободно, как вниз, так и вверх...; в отношении к торговле оно не будет подлежать никакому стеснению, ни платежу иных пошлин, кроме установленных...” Российское правительство брало на себя обязательство приступить к работе по предупреждению заносимости устья Сулины, для чего с австрийских судов, проходящих через это устье с грузом или в балласте, устанавливались исчисляемые в испанских пиастрах фиксированные пошлины. Интересно положение, отраженное в статье VII конвенции: сборы “будут взиматься не иначе, как при выходе судов из устья Дуная, а не при входе их в устье, дабы не задерживать их там и дабы они могли, пользуясь попутным ветром, без потери времени подниматься вверх по реке”.

В 1853 году договор о свободе судоходства по реке был заключен также между Россией и Баварией. Заканчивался длительный период двухсторонних договорных отношений в международном дунайском судоходстве.

Глава II

МЕЖДУ СЕРЕДИНАМИ ДВУХ СТОЛЕТИЙ

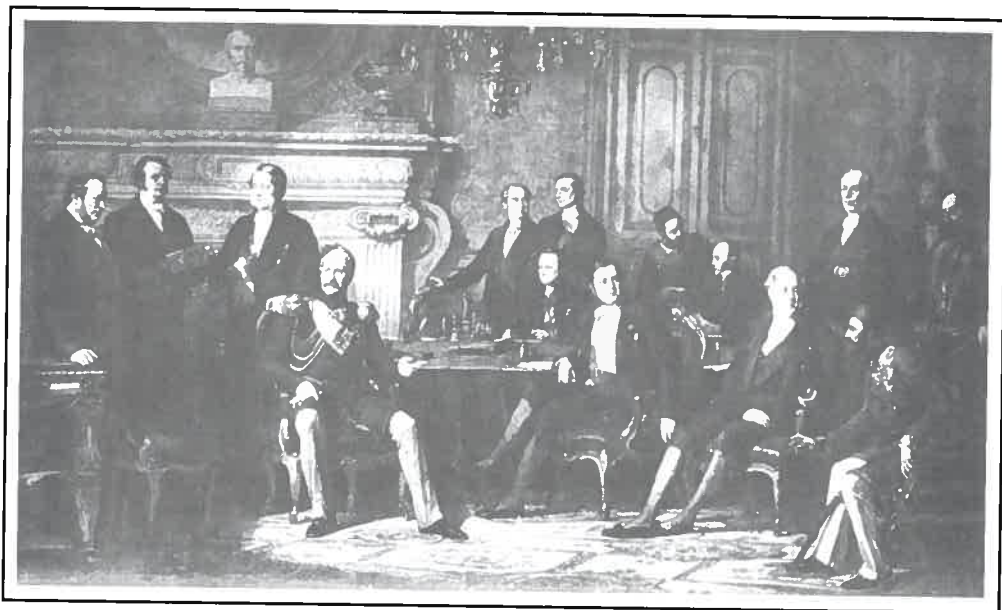
Период между серединами двух веков (XIX—XX) в международном дунайском судоходстве является периодом многосторонних договоров с участием непридунайских государств.

Парижский трактат, подписанный 18 марта 1856 года семью европейскими странами — Россией, Австрией, Францией, Великобританией, Пруссией, Сардинией, Турцией после окончания Крымской войны, объявил Черное море открытым и свободным для торговых судов всех наций, а Дунай с устьями — международной рекой, к которой будут применяться правила, определенные Актом Венского конгресса 1815 года. Парижский трактат постановлял, что свободному судоходству по Дунаю не будет чиниться никаких препятствий, кроме полицейских и карантинных правил прибрежных государств, и то — при условии, что эти правила будут “составлены таким образом, чтобы они возможно более благоприятствовали движению судов”. Товары, перевозимые на судах, освобождались от всех пошлин, собственно судоходство не подвергалось никакой оплате, кроме возмещения расходов на создание судоходных условий.



Государства Дунайского бассейна в 1856 году

Статьей XVI Парижского трактата учреждалась Европейская Дунайская комиссия (ЕДК), которой поручалось проведение работ, “нужных для очистки дунайских гирл, начиная от Исакчи, и прилегающих к ним частей моря от песка и других заграждающих их препятствий, чтобы эта часть реки и упомянутые части моря сделались пригодными для судоходства”. ЕДК в составе представителей стран, подписавших Парижский трактат, образовывалась вначале на двухлетний период.



Участники Парижского конгресса 1856 года

Трактат предусматривал также создание другой, так называемой Речной комиссии (на постоянной основе), в компетенцию которой входили все функции, связанные с обеспечением плавания на Дунае: создание правил судоходства и полицейского надзора, ликвидация препятствий, мешающих свободному судоходству, определение и выполнение работ “по всему течению Дуная”, поддержание в судоходном состоянии устья реки после роспуска ЕДК. Речная комиссия в силу ряда причин не смогла осуществить возложенные на нее функции и в 1858 году фактически была вынуждена прекратить свою деятельность.

Что касается ЕДК, большинство в которой составляли непридунайские государства, то ее судьба складывалась иначе – права и сроки существования Комиссии после 1856 года постоянно увеличивались последующими международными актами.

В 1858 году на II Парижской конференции было принято решение о том, что ЕДК будет и впредь продолжать свою деятельность до тех пор, пока

полностью не закончит начатые ею гидротехнические работы в устье Дуная. Воспользовавшись условиями Парижского трактата, ЕДК в июле 1860 года впервые ввела в устье Дуная тариф на прохождение судов с целью завершения дноуглубительных и защитных работ в Сулинском гирле.



Европейская Дунайская комиссия в 1864 году

Сидят (слева направо):

Е. П. Ахмет Расим Паша – Уполномоченный Турции
Шевалье де Кремер – Уполномоченный Австрии
Майор Стокс – Уполномоченный Великобритании
Барон д'Оффенберг – Уполномоченный России

Стоят (слева направо):

Г-н де Дригальски – Главный инспектор по вопросам судоходства
Г-н Энгельхардт – Уполномоченный Франции
Шевалье Страмбио – Уполномоченный Италии
Сэр Чарльз Хартли – Главный инженер
Г-н Сэн-Пьер – Уполномоченный Пруссии
Г-н Молер – Генеральный секретарь

На III Парижской конференции в 1866 году полномочия Комиссии были продлены еще на пять лет. Международный акт о судоходстве в устьях Дуная, подписанный 21 октября 1865 года в г. Галаце представителями

России, Австрии, Франции, Великобритании, Италии, Пруссии и Турции, особо подчеркнул заслуги ЕДК в улучшении условий судоходства после сооружения двух дамб в устье Сулинского гирла, его расчистки и спрямления, поднятия затонувших судов, установления системы бакенов и т. д., а также сооружения маяка в устье Георгиевского гирла и установления правил судоходства между Исакчей и морем (участок протяженностью 56 миль). Были установлены тарифы навигационных сборов для покрытия расходов по гидротехническим работам.



Флаг Европейской Дунайской комиссии

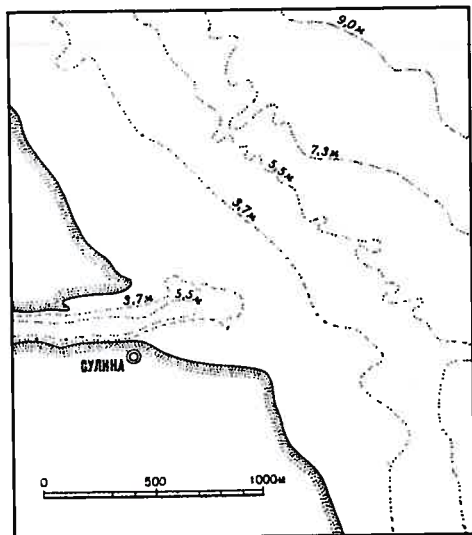
Лондонская конвенция (март 1871 года) продлила полномочия ЕДК до 1883 года. Берлинский трактат 1878 года расширил территориальную компетенцию ЕДК до порта Галац (81 миль), определив, что Комиссия свои полномочия на этом участке Дуная будет осуществлять в полной независимости от территориальных властей. В мае 1881 года был учрежден флаг ЕДК. Комиссия имела также свой флот, полицию и суд. Лондонский трактат 1883 года продлевал полномочия ЕДК еще на 21 год — Комиссия входила в новый XX век, проделав огромную работу по созданию нормальных судоходных условий в устьевой части Дуная.

К моменту создания ЕДК глубины в Сулинском гирле Дуная протяженностью 84,87 км редко превышали 2,0–2,5 м. Судоходство затрудняли многочисленные излучины.

На узком фарватере Сулинского гирла парусные суда были лишены возможности лавировать и поднимались по реке только при попутном ветре либо на буксире. Мелководный бар в устье Сулинского рукава препятствовал заходу в Дунай морских судов.

Руководство работами ЕДК было поручено английскому инженеру К. Хартли. Исследования русловых процессов проводились в основном в Сулинском и Георгиевском рукавах Дуная.

Килийский рукав, имевший, как и Георгиевский, глубины, не превышающие 1,83 м, с самого начала в проектах не рассматривался ввиду исключительно трудных, по мнению авторов проектов, условий Килийской дельты.



*Устье Сулинского рукава
в 1857 году*

После двухлетних исследований Хартли сформулировал выявленные им закономерности развития дельты Дуная и в 1858 году представил на рассмотрение ЕДК два варианта обеспечения выхода судов из Дуная в море путем образования глубоководных проходов через Сулинский и Георгиевский рукава, отдавая при этом предпочтение Георгиевскому рукаву.

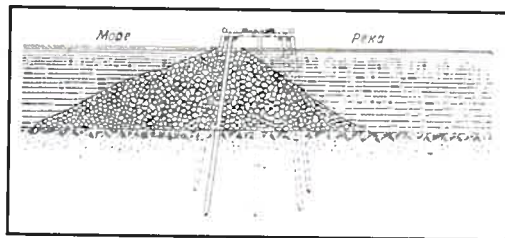
В основу проектов Хартли был положен принцип обволонания речных устьев и строительства двух параллельных дамб, выдвинутых в море за изобату 5,5 м и глубже. Следует отметить, что независимая техническая комиссия в Париже, рассмотрев по поручению ЕДК представленные проекты, высказалась в принципе за

Георгиевский рукав, отметив, однако, в своем заключении, что в конечном счете обвалование речных устьев является всего лишь полумерой, которая не может приостановить ни отложения речных наносов, ни образования баров. Радикальное решение вопроса предполагалось получить лишь в результате строительства морского шлюзованного канала в стороне от выдвигающейся дельты.

Продолжая изучать имеющиеся проекты и желая как можно быстрее обеспечить проход морских судов в устье Дуная, ЕДК одновременно начала предварительные работы в Сулинском рукаве, намереваясь в случае положительного результата вообще отказаться от проведения дорогостоящих выправительных работ в Георгиевском рукаве.

В устье Сулинского рукава по проекту Хартли в 1858-1861 годах началось строительство временных дамб путем наброски необработанного камня. Направление дамб было выбрано под углом $16^{\circ}52'$ к идущей на восток осевой линии водяного потока, чем обеспечивались наилучшие условия входа в устье парусных судов при любом направлении ветра. Длина северной дамбы, отходящей в море от левого берега Сулинского гирла, составила 1412 м, длина южной (правой) дамбы — только 914 м, поскольку при ее сооружении был использован выступ морского берега. Головная часть южной дамбы простиралась в море на 201 м меньше, чем у северной дамбы.

Наброска камня оказалась неэкономичной, верх дамб разрушался штормами. Позднее пришлось закреплять камень вдоль дамб тремя рядами еловых свай, их верхние концы скреплялись между собой стяжками.



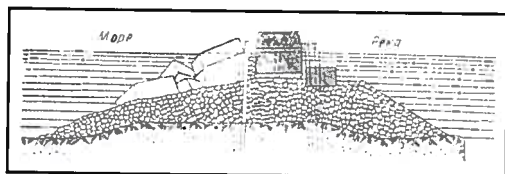
Поперечный разрез временной дамбы

После окончания строительства дамб в сентябре 1861 года глубины на баре довольно быстро увеличились с 2,90 м до 5,33 м. Учитывая такой положительный эффект, ЕДК в 1865 году приняла решение о превращении временных дамб в постоянные. Работы начались в 1868 году и закончились в 1871 году.

Выравненные временные дамбы были усилены бетонными блоками весом 18 т с заполнением бетоном пустот между ними. Такие монолиты были уложены по всей длине северной дамбы на откосе, обращенном к морю.

В 1871 году были закончены работы по удлинению южной дамбы на 139 м и в 1876 году – еще на 62 м, после чего обе дамбы стали иметь одинаковую длину 1412 м. Проведенные работы позволили поддерживать глубину в 6,25 м, чего, однако, было недостаточно для обеспечения надежного сообщения Дунай-море.

Одновременно с реконструкцией временных дамб и их удлинением с 1868 года началось спрямление Сулинского рукава, обход излучин путем сооружения прорезей – небольших соединительных каналов. До 1902 года было создано 10 прорезей общей протяженностью 31,9 км, для чего на трассе было вынуто около 25 млн. куб. м грунта. Некоторые излучины полностью отсекались от трассы нового пути.



Поперечный разрез временной дамбы, превращенной в постоянную

Так возник почти прямолинейный искусственный участок Сулинского гирла длиной 62,97 км.

Уменьшение ширины канала со 183 м до 152 м путем строительства двух внутренних дамб привело к сосредоточению водного потока и углублению русла канала. Этому же способствовали и

интенсивные работы по землечерпанию в устье Сулины – здесь за период с 1894 по 1907 год было вынуто свыше 4 млн. куб. м грунта. Глубины Сулинского канала медленно, но непрерывно увеличивались и в 1915 году в среднем достигали уже величины 7,3 м.

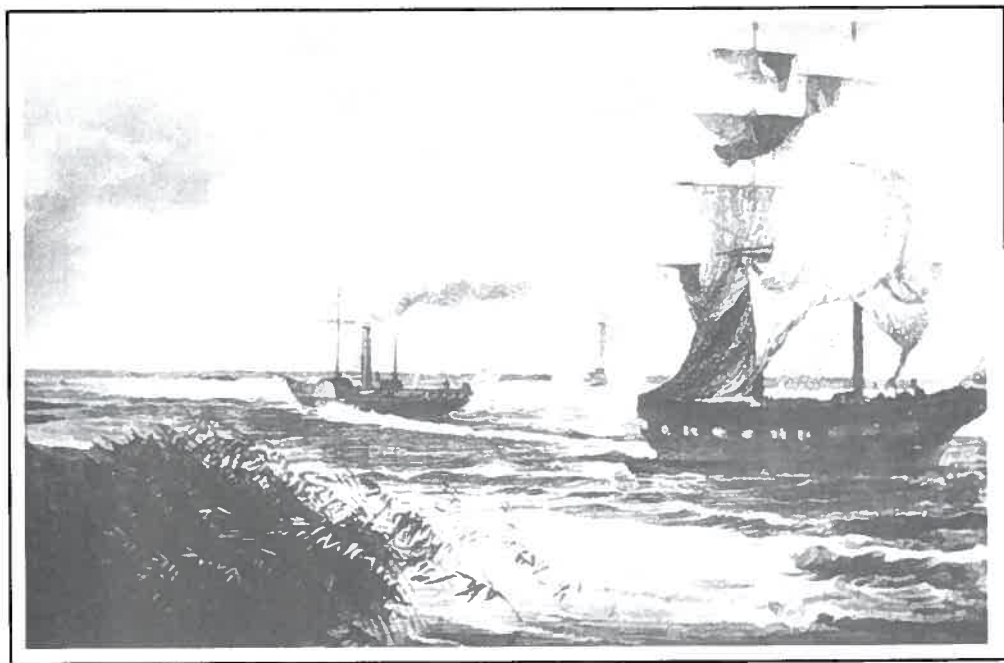
Вместе с тем, специалисты в 1907 году убедились, что землечерпательные работы оказывают малую помощь в стабильном поддержании в канале глубины 7,3 м, и необходимо дальнейшее строительство, а вернее – наращивание дамб.

Строительство новых дамб началось в открытом море на расстоянии 356 м от наиболее выдвинутой вперед головной части существовавших дамб.

Процесс этот продолжался непрерывно и когда в 1939 году ЕДК передала в ведение Румынии гидротехническое строительство в устье Дуная, северная и южная дамбы имели уже равную длину – по 4,15 км.

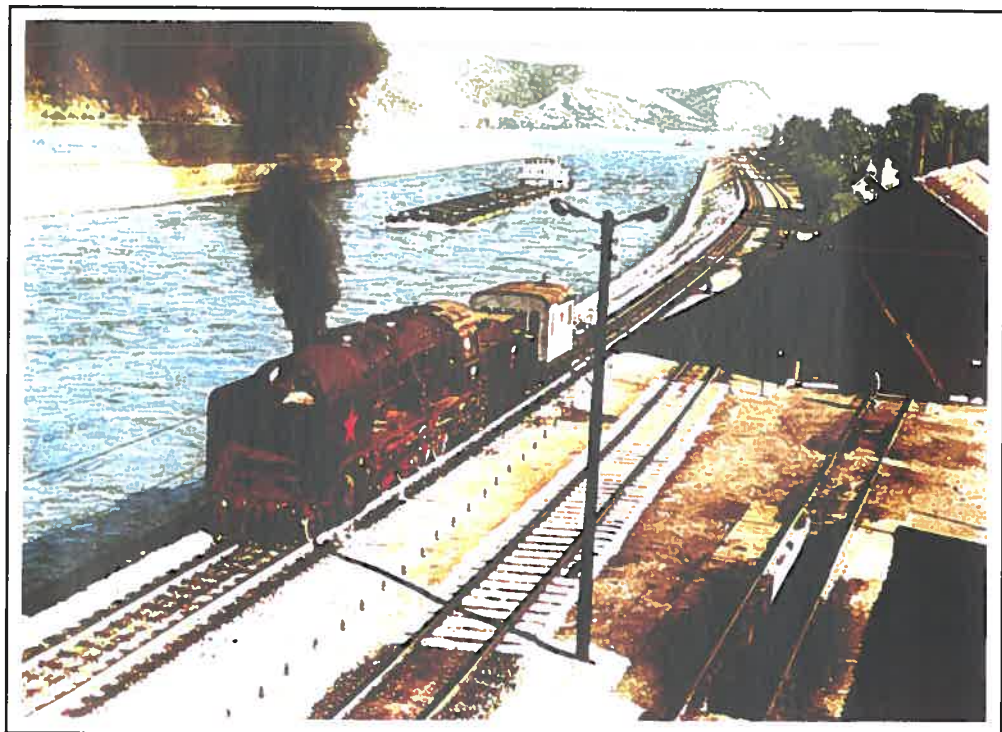
Значительную сложность для судоходства представлял участок Катаракт, или Железных Ворот, от г. Молдова-Веке до г. Дробета-Турну-Северин (1048-931 км) со сложным рельефом дна, порогами, стремительными водоворотами и малыми габаритами извилистого судового хода. В отдельных местах скорость течения достигала 18 км/час и более.

В 1889-1898 годы на участке Катаракт был выполнен большой объем гидротехнических работ по улучшению судоходных условий. В наиболее опасных скалистых и порожистых местах были проложены каналы. Наиболее известный из них – Сипский канал длиной 2,1 км (946,7–944,6 км) и шириной 73 м, по обеим сторонам которого были сооружены параллельные дамбы. Вдоль канала по правому берегу была проложена железнодорожная ветка, по которой двигался паровоз, тянувший на тросе против течения баржу, помогая этим маломощному буксиру.



На Сулинском баре, середина XIX в.

Один из самых опасных участков Катаракт был в районе мыса Гребен (999 км), где при низких уровнях воды судового ход резко сужался до 35 м. На канале работало специальное туерное судно “Вашкапу”, с которого на берег были заведены на прочном тросе якоря. Наматывая трос на буксирную лебедку, туер подтягивался, проводя против течения караван из нескольких барж.



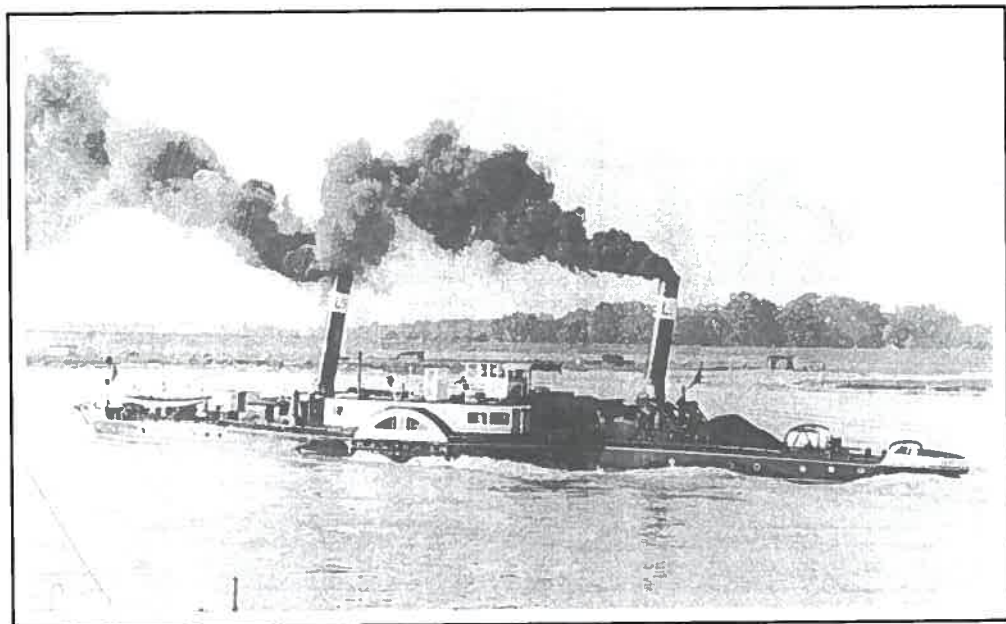
Сусский канал, начало XX в.

Во второй половине XIX в. и вплоть до начала первой мировой войны происходило неуклонное развитие флота и перевозок по Дунаю. В 1850–1855 годы ежегодно по реке перевозилось в среднем 2,5 млн. т грузов, в 1875–1880 годы – 3,1 млн. т, в 1905–1910 годы – 9,8 млн. т. Значительно увеличился годовой тоннаж судов, прошедших Сулинским каналом, – с 0,55 млн. т (в среднем за период 1866–1870 годов) до 1,97 млн. т (1906–1910 годы).

По статистике ЕДК в 1900 году из Дуная в море вышло 1018 судов под флагами 13 государств общим тоннажем 1228 тыс. т. Срочное сообщение между устьевыми дунайскими (Галац и Браила) и морскими портами поддерживали в 1900 году суда пяти судоходных обществ, в том числе Русского Черноморско-Дунайского пароходства, созданного в 1883 году. В 90-х годах XIX века на Дунае учреждаются пароходные общества Румынии, Сербии, Венгрии.

В период между серединами двух веков (XIX – XX) значительное развитие получил дунайский флот. Первые буксиры мощностью 300 – 350 л. с. появляются на Верхнем и Среднем Дунае в 50-х годах XIX в. К концу столетия мощность буксиров доходит до 700 л. с. Этим создаются предпосылки для увеличения грузоподъемности барж до 1000 т. В 1900 году

металлические баржи почти полностью заменили в бассейне деревянные — последние в небольшом количестве эксплуатировались еще австрийским пароходством. Первое самоходное сухогрузное судно грузоподъемностью около 500 т появляется на реке в 1900 году. Перед началом первой мировой войны дунайский флот состоял из 83 пассажирских пароходов, 298 буксиров общей мощностью в 186 тыс. л. с. и 2601 баржи общей грузоподъемностью 1609 тыс. т.



Пароход “Регенбург” на Дунае, начало XX в.

С началом первой мировой войны и приближением военных действий к низовьям Дуная ЕДК практически прекратила свою деятельность. После окончания войны в развитие Версальского мирного договора в июле 1921 года в Париже между Великобританией, Австрией, Бельгией, Болгарией, Чехословакией, Францией, Германией, Грецией, Венгрией, Италией, Румынией и Сербо-Хорвато-Словенским Государством (позже — Югославия) была заключена конвенция, утверждающая так называемый “окончательный режим Дуная”.

Парижская конвенция 1921 года постановила, что “навигация по Дунаю свободна и открыта для судов всех флагов на условиях полного равноправия по всей судоходной части реки от Ульма до Черного моря и по всей речной части, объявленной международной”. Последняя включала устьевые участки притоков Дуная — Моравы (с притоком Тайя), Дравы, Тисы, Мароша. Были созданы две комиссии, ставшие органами контроля над судоходством по реке: помимо ЕДК, которой подчинялся

“морской Дунай” от Браилы до Черного моря, была образована Международная Дунайская комиссия (МДК), распространившая свое влияние на остальную часть Дуная с указанными притоками.

Кроме того, для улучшения условий навигации между Турну-Северном и Молдова-Веке (участок Катаракт и Железных Ворот) Конвенцией предусматривалось создание в Оршове специальных административных и технических служб из представителей сопредельных стран (Югославии и Румынии) с участием представителей МДК.

По Версальскому мирному договору в состав ЕДК (местопребыванием которой на Парижской конференции был определен Галац) вошли представители Великобритании, Италии, Франции и Румынии.

В компетенцию МДК входило наблюдение за исполнением Парижской конвенции, составление общих планов работ по всему Дунаю, контроль за их исполнением, установление сборов и тарифов и др. Урегулирование вопросов режима судоходства в районе Катаракт было достигнуто только в 1933 году.

По режиму, действовавшему до первой мировой войны, иностранным судам не предоставлялось право перевозок между дунайскими портами одного прибрежного государства. Парижская конвенция 1921 года такую возможность предоставила другим флагам, хотя и с оговоркой о согласии на то местных властей. В этот период активно развивается дунайский флот.

В начале 20-х годов были образованы Югославское речное пароходство и Чехословацкое Дунайское речное пароходство. В 1927 году создается крупный судоходный картель “Бетрибс-Гемайншафт” (БГ) из группы немецких пароходных компаний, а также пароходных обществ Австрии и Венгрии. В 1935 году образовывается Болгарское речное пароходство.

В 1936 году на Дунае существовало 18 пароходных обществ, в том числе 7, принадлежавших неприбрежным государствам – Франции, Италии, Бельгии, Великобритании, Греции, Голландии и США. Общая мощность дунайских судов составляла 219 тыс. л. с., грузоподъемность – 1673 тыс. т. Пассажирский флот насчитывал 111 единиц. Из 2862 грузовых судов самоходный флот составлял 51 единицу. В период, предшествовавший второй мировой войне, наиболее высокого уровня грузооборот на Дунае достиг в 1939 году – около 16 млн. т.

На Венской конференции 1940 года с участием представителей Германии, Румынии, Болгарии, Словакии, Венгрии, Югославии и Италии было принято решение о ликвидации Парижской конвенции 1921 года и роспуске МДК, вместо которой была создана новая администрация во главе с “Речным Советом” – совещательным органом, заседавшим в г. Братиславе.

Начавшаяся вторая мировая война полностью разрушила дунайское судоходство. Во время военных действий была затоплена значительная часть дунайского флота, были взорваны мосты, разрушены порты, уничтожены навигационные знаки, заминирован фарватер реки.

После окончания войны перед странами бассейна стояла сложная задача по возрождению судоходства на реке. К лету 1946 года навигационная обстановка на Дунае была в значительной мере восстановлена, со дна реки были подняты сотни судов различных типов, однако много судов еще оставалось в воде. На Дунае в 1946 году было перевезено 2856 тыс. т грузов судами семи основных пароходств, действовавших в бассейне.

На 1 января 1947 года на Дунае насчитывалось 2200 судов, принадлежавших судовладельцам 12 стран. Общая мощность флота составляла 201,89 тыс. л.с., грузоподъемность — 1328,5 тыс. т.



Государства Дунайского бассейна в 1921 году

В этих условиях возрождающейся Европе предстояло определить новый международно-правовой режим Дуная и создать необходимые структуры для его обеспечения. Впервые после войны этот вопрос поднимался на Потсдамской конференции в июле 1945 года.

В декабре 1946 года на сессии Совета министров иностранных дел — международного органа, учрежденного на Потсдамской конференции из глав внешнеполитических ведомств СССР, Китая, США, Великобритании

и Франции, были согласованы проекты послевоенных мирных договоров, в которых содержалась и формулировка статьи о режиме судоходства на Дунае. Через определенный промежуток времени предусматривался созыв специальной международной конференции для выработки новой конвенции о режиме судоходства на Дунае.

Глава III

В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОГО МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕЖИМА ДУНАЯ

1. Конвенция о режиме судоходства на Дунае

Международная дипломатическая конференция по Дунаю и дунайскому судоходству открылась в Белграде 30 июля 1948 года. Впервые за 90-летнюю историю международного режима Дуная подобная конференция проходила на берегах этой реки. На конференции присутствовали делегации придунайских стран – Советского Союза, Болгарии, Венгрии, Румынии, Украины, Чехословакии, Югославии, а также делегации США, Англии и Франции.

После длительных и сложных переговоров 18 августа 1948 года в г. Белграде присутствовавшими на конференции уполномоченными представителями придунайских стран была подписана Конвенция о режиме судоходства на Дунае. Ратифицированная отдельными странами в период с февраля по май 1949 года, Конвенция вступила в силу 11 мая 1949 года. Австрия, принимавшая участие в конференции с правом совещательного голоса, присоединилась к Конвенции 7 января 1960 года.

В длительной истории дунайского судоходства в Белградской конвенции впервые был применен принцип международного права, согласно которому судоходство на этой важнейшей воднотранспортной магистрали Европейского континента начали регулировать лишь прибрежные государства с их общего согласия. В то же время установленный Конвенцией режим не делает никаких исключений для судов всех стран, будь то придунайские или не придунайские государства.

Конвенция (Приложение 1) состоит из пяти глав, объединяющих 47 статей, а также двух приложений. Одновременно с Конвенцией был подписан Дополнительный протокол к ней (Приложение 2).

В преамбуле Конвенции отмечается, что основной ее задачей является обеспечение свободного судоходства на Дунае в соответствии с интересами и суверенными правами придунайских стран, а также в целях укрепления экономических и культурных связей придунайских стран между собой и с другими странами.

Глава 1 Конвенции охватывает общие положения и включает в себя пять статей. основополагающий принцип свободы судоходства на Дунае зафиксирован в ст. 1 Конвенции: “Навигация на Дунае должна быть

свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства”.



Государства Дунайского бассейна в 1948 году

Установленный Конвенцией режим, согласно ст. 2, распространился на “судоходную часть реки Дунай от Ульма до Черного моря через Сулинское гирло с выходом к морю через Сулинский канал” (участок протяженностью 2588 км). Придунайским государством Конвенция признает, согласно ст. 44, государство, “имеющее берег или берега по Дунаю в понимании, установленном ст. 2”.

В соответствии со ст. 3, на придунайские государства накладываются обязательства содержать свои участки Дуная в судоходном состоянии и производить необходимые работы для улучшения условий судоходства, а также не создавать препятствий или помех для судоходства на фарватерах Дуная.

В случае, когда какое-либо придунайское государство не в состоянии само выполнить работы, входящие в его территориальную компетенцию и необходимые для обеспечения нормального судоходства, это государство, согласно ст. 4, должно передать выполнение указанных работ Дунайской Комиссии на указанных ею условиях, без права передоверия выполнения этих работ другому государству, за исключением той части речного пути, которая составит границу данного государства.

Статьи 5-19 Конвенции регулируют деятельность Дунайской Комиссии (ДК), что подробно рассматривается в главе IV настоящего издания.

Для сложных в навигационном отношении участков Дуная (низовья и Железные Ворота) ст. 20 Конвенции предусматривает создание специальных речных администраций для производства гидротехнических работ и регулирования судоходства.

После сооружения в 1972 году ГЭС Железные Ворота I и превращения Дуная на участке от 1015 до 943 км в обычный шлюзованный участок реки, Администрация Железных Ворот прекратила свое существование. Были отменены особые сборы, взимавшиеся ранее за проход данного участка. В настоящее время плавание здесь осуществляется по правилам, установленным совместно Румынией и Югославией.

Администрация низовьев Дуная, в чью компетенцию входит участок от Сулины до Браилы (0-170,0 км), была образована Белградской конвенцией в составе представителей Румынии и Советского Союза. Соответствующее двухстороннее соглашение между Советским Союзом и Румынией о создании указанной Администрации было подписано в декабре 1953 года. По согласованию между двумя странами Советский Союз в 1957 году вышел из состава Администрации, функции которой от этого не изменились.

Вопросы режима судоходства, навигации и лоцманской службы изложены в главе III Конвенции (статьи 23—33).

Ст. 23 предусматривает, что судоходство в районах действия Администраций осуществляется в соответствии с правилами плавания, установленными Администрациями, на остальных участках Дуная — согласно правилам, установленным соответствующими странами, по территории которых протекает Дунай. В тех районах, где берега Дуная принадлежат двум государствам, применяются правила, согласованные между этими государствами.

Конвенция определяет право плавающих по Дунаю судов заходить с соблюдением установленных правил в порты под обработку, для пополнения запасов и др. (ст. 24), защищает интересы каждого из придунайских государств от участия второго флага в перевозках грузов и пассажиров между портами этого же государства (ст. 25).

Принципы осуществления таможенного, санитарного и речного надзора на Дунае определяются статьями 26-28, принципы создания лоцманских корпусов и установления правил несения лоцманской службы — статьями 31-33 Конвенции. Санитарные и полицейские правила должны осуществляться без дискриминации по признакам национальной принадлежности судов, пунктов их отправления и назначения и др. С целью содействия унификации таможенных и санитарных правил и правил речного надзора придунайские государства обязаны доводить до сведения ДК издаваемые ими нормативы. Конвенция четко оговаривает (ст. 26): "...правила должны быть такими, чтобы не мешать судоходству".

На участках, где Дунай является естественной границей между двумя странами, суда, пассажиры и транзитные грузы освобождаются от всех та-моженных формальностей.

Судам, плавающим по Дунаю, ст. 29 предоставляет право пользоваться как судовыми радиостанциями, так и береговыми средствами связи для навигационных целей.

В соответствии со ст. 30, плавание по Дунаю военных кораблей придунайских стран за пределами страны, флаг которой несет корабль, может осуществляться только по договоренности между заинтересованными придунайскими государствами. При этом запрещается плавание по Дунаю военных кораблей непридунайских стран.

Глава IV Конвенции (статьи 34-43) определяет порядок покрытия расходов по обеспечению судоходства. Гидротехнические работы на Дунае, производимые в интересах судоходства, осуществляют на своих участках реки соответствующие придунайские страны (ст. 34). Конвенция не исключает возможности установления специальных сборов с судов на Дунае, но регламентирует условия и порядок их взимания (статьи 35-38), поскольку такие сборы не должны приносить прибыли. Основанием для взимания сборов является необходимость покрытия расходов для обеспечения судоходства, понесенных как отдельными странами, так и Администрациями. Конвенция определяет, что порядок взимания специальных, навигационных и особых сборов производится по инструкциям, разработанным Комиссией или ею согласованным. Сборы исчисляются по грузовместимости судов.

Согласно ст. 39, выполнение работ и распределение расходов по этим работам на участках Дуная, образующих государственную границу, согласовываются между соответствующими государствами.

Портовые сборы с судов взимают власти соответствующих придунайских государств (ст. 40). При этом не должно допускаться дискриминации в отношении судов по каким-либо признакам. Аналогичные условия определяют размер плат, взимаемых за выполненные в портах работы (перегрузочные операции, использование складов и т.д.) на основании соглашений на транспортно-экспедиторское обслуживание в портах (ст. 41). Не считаются дискриминационными льготы, которые предоставляются в портах в зависимости от объема работ и характера перерабатываемого груза.

Конвенция исключает взимание с судов, пассажиров и товаров сборов за транзит, как таковой (ст. 42), однако предусматривает взимание лоцманских сборов на участках, где действуют Администрации. Последние устанавливают эти сборы, сообщая их Дунайской Комиссии (ст. 43).

К числу заключительных положений Конвенции (глава V, статьи 44-47) относятся положения о разрешении споров между ее участниками, для чего предусматривается созыв согласительной комиссии, о пересмотре Конвенции (что возможно по требованию большинства подписавших ее государств), о сроке вступления Конвенции в силу.

Депозитарием Конвенции о режиме судоходства на Дунае является Правительство Югославии.

Приложение I к Конвенции констатирует, что представитель Австрии войдет в состав ДК после урегулирования вопроса о Договоре с Австрией, а само приложение вступит в силу одновременно с Конвенцией. Австрия, как уже указывалось, присоединилась к Белградской конвенции 7 января 1960 года.

Приложение II касается сложного в навигационном отношении участка Габчиково-Гёню (1821-1791 км). Комиссии предстояло определить целесообразность создания для этого участка специальной речной Администрации, подобной другим Администрациям (статьи 20, 21), либо применить к этому участку положения статей 4 и 34 Конвенции. В дальнейшем, в связи с разработкой прибрежными государствами планов строительства комплекса гидроузлов Габчиково-Надьмарош, вопрос об участке Габчиково-Гёню был снят с повестки дня.

Таким образом, в настоящее время оба приложения к Конвенции утратили практический смысл.

Специальный Дополнительный протокол к Конвенции (Приложение 2) считает утратившим силу ранее применявшийся режим судоходства на Дунае в соответствии с Парижской конвенцией 1921 года и признает погашенными все обязательства бывшей Европейской Дунайской комиссии по оплате предоставленных ей кредитов.

Белградская конвенция послужила правовой основой для заключения в последующие годы многочисленных двухсторонних соглашений между придунайскими странами в области внутреннего судоходства, имея в виду прежде всего судоходство по Дунаю.

В начале 90-х годов в странах Восточной и Центральной Европы произошли значительные политические изменения, результатом которых стало образование новых независимых государств. Это побудило 51-ю сессию ДК (апрель 1993 года) рассмотреть вопросы о возможной адаптации Конвенции к современным условиям, о членстве отдельных стран в Дунайской Комиссии, а также о подготовке специальной дипломатической конференции по вопросам дунайского сотрудничества.

Сессия также приняла постановление, обеспечивающее участие всех придунайских государств в работе Дунайской Комиссии. С этого года Германия, Молдова и Хорватия начали участвовать в качестве наблюдателей в заседаниях рабочих групп, совещаниях экспертов и сессиях Комиссии. На 51-й сессии Комиссии был создан Комитет по подготовке дипломатической конференции по вопросам дунайского сотрудничества, первая сессия которого была проведена в октябре 1993 года в Будапеште.

В числе проблем, которые рассматривались на прошедших в 1993-1997 годах шести сессиях подготовительного комитета (правила процедуры, вопросы сотрудничества государств в судоходстве и других сферах

— экономике, экологии, культуре, туризме и т. д.), основное внимание все же уделялось проблеме членства в ДК отдельных государств.

В состав Комитета по подготовке дипломатической конференции вошли представители Австрии, Болгарии, Венгрии, Германии, Молдовы, России, Румынии, Словакии, Украины, Хорватии и Югославии.

Поскольку выработка единой позиции государств относительно членства в ДК с соответствующей корректировкой текста Белградской конвенции натолкнулась на определенные трудности, делегация ФРГ предложила обсудить подготовленный ею проект Дополнительного протокола к Конвенции о режиме судоходства на Дунае от 18 августа 1948 года, подписание которого исключило бы на данном этапе необходимость кардинального пересмотра Конвенции. Текст протокола был согласован делегациями всех одиннадцати стран, входящих в Комитет по подготовке дипломатической конференции, и подписан в Будапеште 26 марта 1998 года (Приложение 3).

Дополнительный протокол (ст. 1) констатирует присоединение ФРГ к Конвенции о режиме судоходства на Дунае от 18 августа 1948 года “в качестве Договаривающейся Стороны на равных правах с государствами-участниками и их правопреемниками”.

В качестве государств-участников и их правопреемников ст. 1 Дополнительного протокола определяет Австрийскую Республику, Республику Болгарию, Венгерскую Республику, Федеративную Республику Германия, Республику Молдову, Российскую Федерацию, Румынию, Словацкую Республику, Украину, Республику Хорватию и Союзную Республику Югославию. Таким образом, после вступления в силу Дополнительного протокола участниками Белградской конвенции стали 11 государств.

Дополнительный протокол уточнил ст. 2 Белградской конвенции в следующей редакции: “Конвенция распространяется на судоходную часть Дуная от Кельхейма до Черного моря через Сулинское гирло с выходом к морю через Сулинский канал”. Сегодня Белградская конвенция фактически распространяется на участок Дуная протяженностью 2411,5 км. На этом участке, доступном крупнотоннажным судам, поддерживается международное судоходство.

Одновременно с Дополнительным протоколом представители государств подписали Протокол в связи с подписанием Дополнительного протокола (Приложение 4). В этом документе подписавшие его государства принимают к сведению ряд заявлений ФРГ, в частности, о том, что присоединение ФРГ к Конвенции о режиме судоходства на Дунае не затрагивает обязательств, вытекающих из членства этого государства в Европейском Сообществе.

Конвенция о режиме судоходства на Дунае от 18 августа 1948 года, подписанная 55 лет тому назад, явилась прочной основой для развития

свободы судоходства на крупнейшей международной реке Европейского континента и интеграции Дуная в Единую сеть европейских внутренних водных путей.

2. Современные навигационные условия

Участок Дуная в 2411,5 км, на который распространяется Белградская конвенция, является основной частью реки общей протяженностью 2783,4 км от истока (в месте слияния двух горных ручьев в горах Шварцвальда) до устья Сулинского гирла.

Из рек, питающих Черное море, Дунай занимает первое место не только по протяженности, но и по площади водосборного бассейна (817 тыс. кв. км) и годовому стоку (205 куб. км, что составляет около 56 % годового стока всех рек, питающих Черное море). Протяженность бассейна Дуная с запада на восток — 1690 км, ширина — 820 км.

Кроме десяти придунайских стран, бассейн Дуная, как видно из картосхемы, охватывает часть территорий еще восьми европейских стран — Польши, Чехии, Швейцарии, Италии, Словении, Боснии и Герцеговины, Албании и Македонии.

Являясь крупнейшей рекой Центральной и Юго-Восточной Европы, Дунай на своем длительном пути к Черному морю несколько раз резко меняет направление течения. Вначале он протекает по горной области ФРГ, затем пересекает Венскую котловину, прокладывает свое русло через цепи гор, соединяющие Альпы с Карпатами, и далее более 600 км течет по Среднедунайской низменности. Проложив затем русло через горную цепь Южных Карпат, река до самого Черного моря (свыше 900 км) протекает по Нижнедунайской низменности.

В нижнем течении Дунай, разветвляясь, образует обширную, прорезанную густой сетью проток, болотистую дельту протяженностью с запада на восток 75 км и с севера на юг 150 км. Вершина дельты находится у мыса Измаильский Чатал (по реке — на 79,6 км от устья), где основное русло Дуная первоначально делится на два гирла: Килийское (левое) и Тулчинское (правое). Через 16,7 км у мыса Георгиевский Чатал Тулчинское гирло разделяется на Георгиевское (правое) и Сулинское (левое), которое является главным глубоководным судоходным путем, связывающим Дунай с морем. Через Килийское гирло в Черное море попадает около 2/3 годового стока Дуная, наименее водоносным является Сулинское гирло.

Расстояния по Дунаю измеряются в километрах, счет ведется от устья к истоку по установленным на берегу километровым знакам. Однако на так называемом “морском” участке Дуная от Сулины до Браилы протяженностью 170 км счет ведется иначе: от Сулины до Галаца — в морских милях (в Галаце установлен последний знак морской мили “М 80”) и километрах, далее — только в километрах.

Около 120 притоков Дуная формируют гидрографическую сеть бассейна, на 12 крупнейших из них приходится более 80 % годового стока реки. Это – следующие притоки (по течению Дуная): Лех, Изар, Инн, Энс, Морава, Ваг, Драва, Тиса, Сава, Велика Морава, Олт, Сирет. Для судоходства, в том числе обеспечивающего внешнеторговые перевозки, первостепенное значение имеют притоки Драва, Тиса, Сава.

Для всех десяти придунайских стран река на отдельных участках служит естественной границей с соседними странами. На берегах Дуная расположены десятки крупных городов, в том числе столицы четырех государств: Австрии – Вена, Венгрии – Будапешт, Словакии – Братислава, Сербии и Черногории – Белград. На притоках Дуная расположены столицы еще трех государств: на Саве – Хорватии (Загреб) и Словении (Любляна), на Истре – Болгарии (София); на притоке Изар – Мюнхен, столица Баварии – федеральной земли Германии.

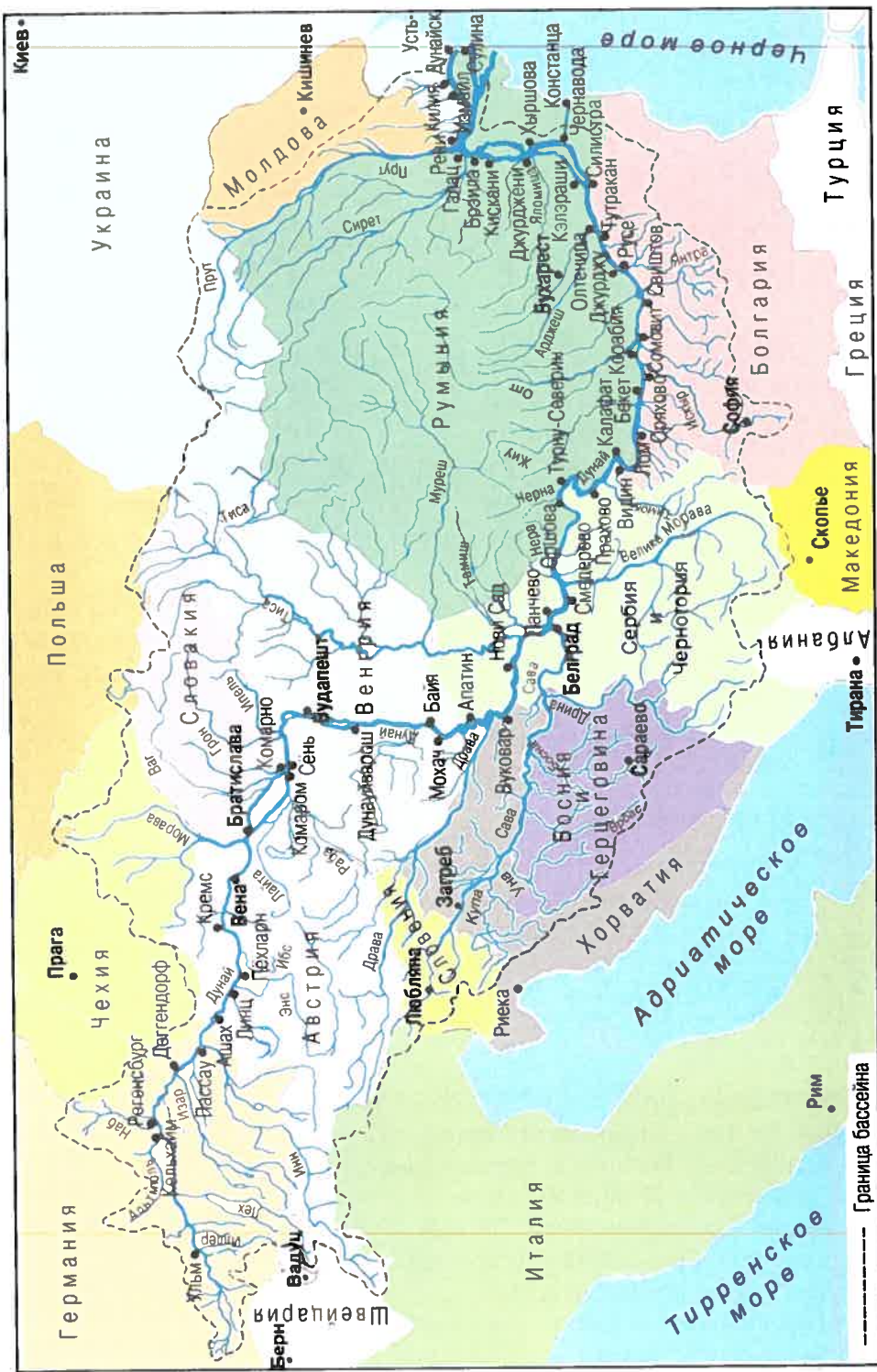
По комплексу физико-географических признаков судоходный Дунай разделяют на следующие три части:

- Верхний Дунай (протяженность 620,5 км) – от устья канала Майн-Дунай (2411,5 км) до селения Гёню (1791 км);
- Средний Дунай (протяженность 860 км) – от селения Гёню до Дробета -Турну-Северина (931 км);
- Нижний Дунай (протяженность 931 км) – от Турну-Северина до устья (Сулина).

Три основные части Дуная, начиная от Кельхейма, по совокупности признаков, формирующих условия судоходства, делятся на 9 навигационных участков, в пределах которых условия судоходства относительно одинаковы (таблица 1).

В соответствии с Рекомендациями Дунайской Комиссии по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае, глубина, ширина и радиус закруглений фарватера относятся к низкому судоходному и регуляционному уровню (НСРУ), определенному с обеспеченностью в 94% на основании наблюдений расходов воды за период с 1961 по 1990 годы, а свободные высоты судоходных пролетов мостов относятся к высокому судоходному уровню (ВСУ), определенному с обеспеченностью в 1% на основе наблюдений за период с 1924 по 1963 годы.

Отдельным участкам Дуная, не совпадающим с приведенными в таблице навигационными участками, присвоены определенные классы по европейской системе классификации внутренних водных путей международного значения (пути категории “Е”), исходя из среднегодовых навигационных условий, а также технических параметров пути. Последние определяются как естественными условиями участков со свободным течением, так и размерениями шлюзов на зарегулированных участках от Железных Ворот II (864,0 км) и выше и, кроме того, – минимальной высотой прохода под мостами.



Бассейн реки Дунай

Таблица 1. СУДОХОДНЫЕ УСЛОВИЯ ПО НАВИГАЦИОННЫМ УЧАСТКАМ ДУНАЯ

Основная часть	Навигационный участок, км	Протяженность, км	Ширина русла при ВСУ, м	Скорость течения при ВСУ, км/ч	Мин. глубины фарватера при НСРУ, м
ВЕРХНИЙ ДУНАЙ	Кельхейм-Пассау, 2411,5-2226	185	150-350	4,4-8,4	1,75-2,80
	Пассау-Линц, 2226-2135	91	200-450	2,9-10,1	2,00-2,80
	Линц-Вена, 2135-1929	206	250-400	5,4-11,2	2,50-2,80
	Вена-Гёню, 1929-1791	138	300-500	4,6-13,7	2,50-3,50
	Итого	620,5			
СРЕДНИЙ ДУНАЙ	Гёню-Будапешт, 1791-1647	144	350-600	4,0-10,2	2,50-3,50
	Будапешт – Молдова-Веке, 1647-1048	599	300-600	4,2-8,7	2,50-3,50
	Молдова-Веке – Турну-Северин, 1048-931	117	600-1300	1,0-8,0	2,50-3,50
	Итого	860			
НИЖНИЙ ДУНАЙ	Турну-Северин - Браила, 931-170	761	600-800	3,8-7,9	2,50-3,50
	Браила-Сулина, 170-0	170*	150-800**	5,6-6,3***	7,30
	Итого	931			
	ВСЕГО	2411,5			

* Морской" участок

** На Сулинском канале (протяженность 63,0 км) – от 100 до 150 м

*** На Сулинском канале – от 1,8 до 3,1 км/ч

Преимущественные классы водного пути по отдельным участкам Дуная, привязанным к ближайшим географическим точкам:

- Кельхейм — Регенсбург (протяженность 32 км) — Vb;
- Регенсбург — Девин (500 км) — VIb;
- Девин — устье реки Сава (704 км) — VIc;
- устье реки Сава — Сулина (1175 км) — VII (высший класс внутренних водных путей).

По европейской системе классификации путей категории “Е” указанным классам соответствуют определенные схемы и габариты толкаемых

составов, состоящих из буксира-толкача и следующего количества несамоходных судов: класс Vb – 2 ед., VIb – 4 ед., VIc – 6 ед., VII – 9 ед. Рекомендованные Дунайской Комиссией максимальные габариты толкаемых составов допускают на отдельных участках Дуная движение больших составов. Например, между 79,6 км и 375 км, исключая участки прохождения под мостами, допускается плавание вверх против течения составов, в которых находится 12 несамоходных судов (длина состава – до 300 м, ширина – 40 м).

Судоходное Килийское гирло, относимое к классу Vb, было соединено в 1957 году с Черным морем каналом Прорва на территории Украины. После заиливания канала в 1998 году эта надежная связь Дуная с морем была прервана. Ведутся работы по воссозданию ранее существовавшего судового хода из Килийского гирла в Черное море. Судовой ход с глубинами 8,4 м пройдет по гирлам Старостамбульскому (7,0 км) и Быстрому (9,4 км).

Планомерное строительство гидроузлов со шлюзами и обеспечение габаритов фарватера, рекомендованных для подпорных участков реки, явились важнейшими факторами улучшения судоходных условий на Дунае. Сегодня на реке возведен каскад из 18 гидроузлов (табл. 2), в том числе 5 – на участке ФРГ, 1 – на совместном участке Австрии и ФРГ, 9 – на участке Австрии, 1 – на участке Словакии и 2 – на совместном участке Югославии и Румынии.

Длина подпорных участков на Дунае составляет более 780 км, или около 33 % протяженности судоходной части Дуная. После завершения строительства крупнейшей на Дунае ГЭС Железные Ворота I на 942,95 км реки под толщей воды остался наиболее труднопроходимый участок Дуная, на котором в конце XIX в. были сооружены Сипский и другие судоходные каналы.

Таблица 2. ГИДРОУЗЛЫ НА ДУНАЕ

Наименование	Расстояние от Сулины, км	Годы строительства	Высота подъема воды, м	Длина образованного водохранилища, км
Бад-Аббах	2401,72	1973-1978	5,7	13,0
Регенсбург	2381,32	1972-1978	5,2	20,4
Гейслинг	2354,00	1977-1985	7,3	27,3
Штраубинг	2324,07	1978-1986	7,0	24,6
Кахлет	2230,73	1922-1927	9,8	20,8
Йохенштейн	2203,30	1952-1956	8,8	27,4
Ашах	2162,67	1959-1964	15,3	40,6
Оттенсгейм	2146,73	1970-1974	11,2	15,9
Абвиден-Астен	2119,45	1976-1979	9,3	27,3

Наименование	Расстояние от Сулины, км	Годы строительства	Высота подъема воды, м	Длина образованного водохранилища, км
Вальзе-Миттеркирхен	2094,50	1965-1968	10,8	25,0
Ибс-Перзенбейг	2060,42	1954-1959	10,9	34,1
Мельк	2037,96	1979-1982	9,6	22,4
Альтенверт	1979,83	1973-1976	15,2	32,6
Грейфенштейн	1949,18	1981-1984	12,6	30,6
Фрейденау	1921,05	1992-1998	8,5	28,1
Габчиково	1819,15	1978-1982	23,6	44,0
Железные Ворота I	942,95	1964-1972	32,0	271,6
Железные Ворота II	864,00	1977-1984	12,7	79,0

Все гидроузлы имеют судоходные шлюзы, размеры которых соответствуют рекомендациям Дунайской Комиссии по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае (табл. 3). Шлюзы обеспечивают проход толкаемых составов длиной 180-300 м и шириной 11,4-33,0 м.

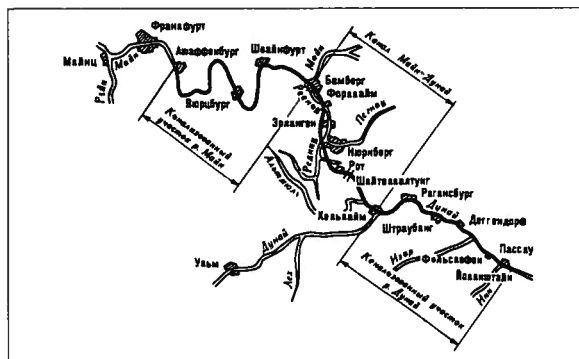
Таблица 3. РЕКОМЕНДОВАННЫЕ РАЗМЕРЫ ШЛЮЗОВ

Участок Дуная	Расстояние от Сулины, км	Основные размеры, м		
		Полезная длина	Полезная ширина	Глубина порога
Кельхейм-Регенсбург	2414,7-2379,0	190	12	4,0
Регенсбург-Вена	2379,0-1920,3	230	24	4,0
Вена-Гёню	1920,3-1791,0	230	24	4,5
Гёню-Будапешт	1791,0-1646,5	260-310	34	4,5
Будапешт-Браила	1646,5-170,0	310	34	4,5

Для поддержания надежного судоходного соединения Дуная с Черным морем после подписания Белградской конвенции возобновилось строительство дамб, отходящих от Сулинского гирла в открытое море. В 1956 году их длина была доведена до 5,77 км, к 1983 году – до 7,93 км. В настоящее время длина дамб составляет около 8,5 км.

В Единой сети европейских внутренних водных путей Дунаю принадлежит особое место. После ввода в эксплуатацию в сентябре 1992 года канала Майн – Дунай возникла соединяющая Северное и Черное моря сквозная воднотранспортная магистраль Рейн – Майн – Дунай протяженностью 3503 км, в том числе по участкам:

- р. Рейн (Роттердам – Майнц) – 536 км;
- р. Майн (Майнц – Бамберг) – 385 км;
- соединение Майн – Дунай (Бамберг – Кельхейм) – 171 км;
- р. Дунай (Кельхейм – Сулина) – 2411 км.



Трасса канала Майн–Дунай

Канал Майн – Дунай имеет в поперечном сечении трапецеидальную форму с глубиной 4,0 м и шириной по урезу воды 55 м. Канал относится к классу Vb водных путей категории “Е”, на его трассе расположено 16 шлюзов с размерами камер 190 x 12 м. Пропускная способность канала по различным источникам составляет от 15,3 до 20 млн. т в год. С момента открытия канала, являющегося национальным водным путем ФРГ, грузопотоки по нему возросли с 5065 тыс. т в 1993 году до максимальной величины 8501 тыс. т в 2000 году. В 2002 году объем перевозок по каналу снизился до 7531 тыс. т.



Трасса канала Дунай-Черное море

7,00 м. На головных участках канала сооружены два судоходных шлюза с размерами камер 310x25 м.

Канал класса Vc рассчитан не только для плавания толкаемых составов из шести барж (в 2 нитки) грузоподъемностью по 3 тыс. т, но и морских судов и судов смешанного плавания дедвейтом до 5 тыс. т.

В 1993 году было завершено строительство нового 30-километрового северного ответвления от основной трассы канала, начинающегося у

Сквозной водный путь соединяет порты пятнадцати стран – десяти придунайских (включая ФРГ, которая одновременно является прирейнским государством), расположенных на Рейне Швейцарии, Франции и Нидерландов, а также Бельгии и Люксембурга, связанных с Рейном соответственно сетью каналов и притоком Мозель.

Еще одно водотранспортное соединение Дуная – канал Дунай – Черное море (Чернавода – Констанца) на территории Румынии был введен в эксплуатацию в 1984 году. Основные технические характеристики канала: длина 64,41 км; ширина по зеркалу воды – 90 - 120 м; глубины от 5,50 до

населенного пункта Поарта-Албэ и идущего к порту Мидия, расположенному в 25 км севернее Констанцы, и от Нэводари – к причалам карьера Луминица. Ширина канала по зеркалу воды составляет от 45 до 120 м, минимальная глубина на всем протяжении – 5,5 м. На трассе канала (класс Va) сооружены два судоходных шлюза с размерами камер 145x12,5 м.

Плавание по каналу Поарта-Албэ-Нэводари (Мидия) осуществляют речные самоходные суда и толкаемые составы с одной баржей.

Канал Дунай – Черное море, являющийся национальным водным путем Румынии, оптимизирует связи дунайских портов с портами других регионов в сообщении Дунай – море: от Босфора до портов, расположенных на Дунае выше Чернаводы, путь по каналу сокращается на 397 км по сравнению с трассой через Сулинский канал.

Расчетная пропускная способность канала Дунай–Черное море составляет по различным источникам от 70 до 100 млн. т в год. В 1985 году по каналу было перевезено 4624 тыс. т грузов, в 2002 году – 11163 тыс. т.

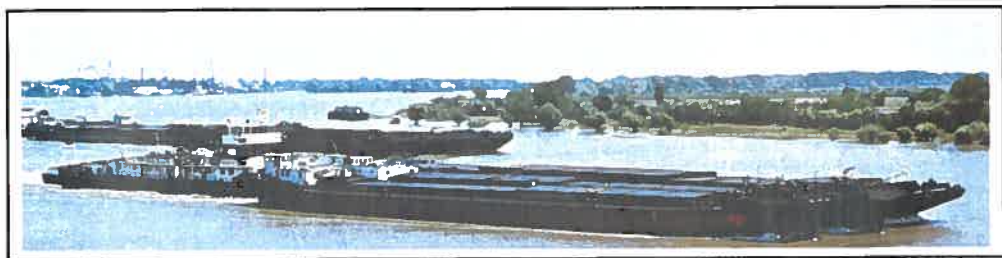
Несмотря на проведенные на Дунае большие объемы гидротехнических работ, судоходные условия на ряде нешлюзованных участков реки остаются еще достаточно сложными. В принятой в 2002 г. Резолюции № 49 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН “Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории “Е” к числу стратегических на Дунае отнесены более десяти “узких мест”, в т. ч. участки:

- Штраубинг – Фильсхофен (2319,0 – 2249,0 км) с недостаточной глубиной фарватера (1,55 м);
- Мельк – Дюрнштайн (2038,0 – 2008,0 км) и Вена-Фрейденау – Берг (1921,0 – 1873,0 км) с недостаточной глубиной фарватера (местами – менее 2,20 м);
- Сап – устье р. Ипель (1810,0 – 1708,2 км) с недостаточной глубиной фарватера при малой воде (1,70 м) и с лимитирующей высотой прохода под мостами (7,75 м);
- устье р. Ипель – Будапешт (1708,2 – 1652,0 км) с недостаточными глубинами, допускающими максимальную осадку судов в 1,50 – 1,70 м;
- Железные Ворота II – Дунэриа Веке (863,0 – 175,0 км) с недостаточными глубинами фарватера на отдельных участках при малой воде (1,60-2,50 м).

Падение глубин до указанных величин в период стояния низких уровней воды на отдельных участках в значительной мере затрудняет судоходство.

Ежегодно публикуемая Дунайской Комиссией информация о содержании судоходного фарватера и о перекатах на Дунае свидетельствует о том, что за период с 1 апреля 1999 года по 31 марта 2000 года глубины менее 2,5 м наблюдались, например, на словацком участке Дуная 114 дней, на

словацко-венгерском — 119 дней, на венгерском — 59 дней, на румынско-болгарском — 71 день и т. д. На “морском” участке Дуная глубина менее 24 футов наблюдалась в течение всего периода.



Толкаемый состав на Дунае

Особенно малые глубины наблюдаются на участке Кэлэраши— Чернавода (370,5—300 км), где судоходство по основному руслу Дуная практически полностью прекращается и переносится в рукав Борча.

Проблема улучшения судоходных условий на Дунае несколько потеряла свою актуальность в связи с длительным прекращением сквозного судоходства из-за разрушенных мостов в Югославии (апрель 1999 г.). Однако с восстановлением судоходства острота проблемы стала для придунайских стран еще более очевидной.

3. Дунайское судоходство после заключения Белградской конвенции

Период, последовавший за подписанием в 1948 году Конвенции о режиме судоходства на Дунае, характеризуется быстрым ростом перевозок в бассейне. Довоенный уровень перевозок (16,0 млн. т) был достигнут в 1956 году. В 1960 году на Дунае было перевезено 21,1 млн. т, в 1970 году — 55,5 млн. т, в 1980 году — 90,3 млн. т грузов.

В 70-х—80-х годах совершенствуется организация работы дунайского флота, метод буксировки судов активно заменяется более совершенным методом толкания. Преобладающим типом новых несамоходных судов, вступающих в эксплуатацию, становятся безэкипажные секции грузоподъемностью 1500-2200 т, мощность буксиров-толкачей возрастает до 2000-3000 л.с. Спустя два десятилетия, в 2000 году, доля судов в бассейне, приспособленных к плаванию методом толкания, возросла в сравнении с 1980 году: по грузоподъемности — с 48,5 до 66,7%, по мощности — с 33,3 до 82,5%.

В значительной мере росту объемов перевозок на Дунае способствовала унификация коммерческо-правовых условий дунайского судоходства после подписания в 1955 году основными судоходными предприятиями

Болгарии, Венгрии, Румынии, Советского Союза и Чехословакии Братиславских соглашений (БС) в вопросах тарифов, общих условий перевозки грузов по Дунаю, буксировки, оказания помощи судам при авариях и агентировании.

В последующие десятилетия в число БС вошли дополнительные соглашения между пароходствами – о перевозке крупнотоннажных контейнеров, о взаимном ремонте судов и другие.

Являясь источником международного частного права, БС обеспечили на последующие десятилетия регулирование имущественных отношений между участниками транспортного процесса на Дунае – перевозчиками (пароходствами), грузоотправителями, грузополучателями и др. Участниками соглашений в 2004 г. являлись 13 пароходств всех придунайских стран, за исключением Молдовы.

В 1984 году Конференция директоров дунайских пароходств, являющаяся формой и механизмом сотрудничества участников БС, приняла рекомендации по унификации их флота.

Основными рекомендуемыми типами несамоходных судов становятся сухогрузная и наливная баржа-секция “Дунай-Европа II В” грузоподъемностью 1600 т (длина 76,5 м; ширина 11,0 м; максимальная осадка 2,7 м). В бассейне появляются новые технически совершенные самоходные грузовые суда-толкачи типа “Штайн” (грузоподъемность 1980 т) в Австрии и других странах, типа “Капитан Антипов” (1630 т) в Советском Союзе и т. д.

Широкое развитие еще в 60-х годах получают перевозки в сообщении “Дунай-море” с перевалкой грузов в устьевых портах. В Дунайско-морском сообщении (ДМС) были заинтересованы прежде всего внутриконтинентальные придунайские страны (Австрия, Венгрия, Чехословакия), не имевшие непосредственного выхода к морскому побережью. В ДМС осуществлялись перевозки в порты Черного, Средиземного и Красного морей, Персидского залива. В начале 70-х годов самоходные суда смешанного плавания Советского Дунайского пароходства (СДП) совершили несколько рейсов из портов Дуная на иранский порт Пехлеви, пройдя по Черному и Азовскому морям, по внутренней водной системе Дон–Волго-Донской канал–Волга и Каспийскому морю.

С 80-х годов в составе СДП (с 1991 году – Украинское Дунайское пароходство – УДП) эксплуатируются наиболее совершенные суда-овощевозы смешанного плавания типа “Георгий Агафонов” (грузоподъемность 1770 т, осадка в грузу до 3,3 м). Конструктивно эти суда приспособлены также для перевозки контейнеров международного стандарта ИСО и легковых автомашин.

Под перевозку контейнеров международного стандарта в Дунайском бассейне конструируются как самоходные суда типа “Штайн” и др., так и несамоходные секции. Одновременно в 80-х годах появляются суда-авто-

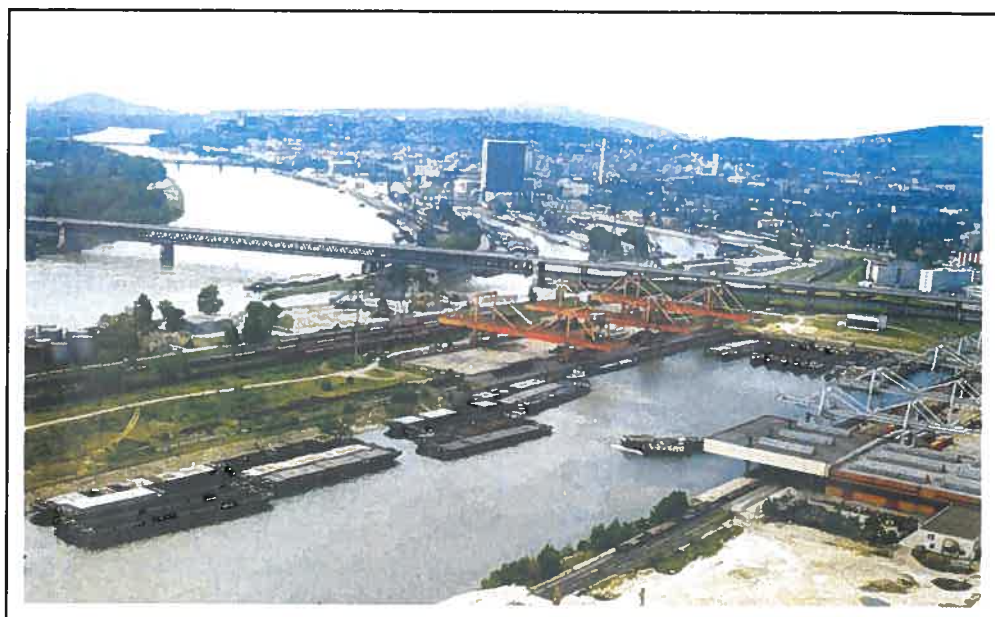
мобилевозы для транспортировки контейнеризированных грузов на трейлерах на дунайском участке маршрута, соединяющего страны Западной Европы со странами Ближнего и Среднего Востока. Плавающие под болгарским флагом ролкеры типа “Хан Аспарух” дедвейтом 1530 т, берущие на борт 49 трейлеров с 40-футовыми груженными контейнерами, обеспечивали их доставку от Пассау-Шальдинга до Видина. На этом, как и на ряде других направлений работы дунайского флота (например, доставка контейнеров ИСО между Измаилом и Русе и др.) фактически создавались грузовые линии, гарантировавшие грузовладельцам стабильность и регулярность перевозок.

В 1978 году на Дунае вступила в строй принципиально новая транспортно-технологическая система – лихтеровозная, технической основой которой стали два лихтеровоза типа “Юлиус Фучик” дедвейтом 60260 т (длина 266,4 м; ширина 35,0 м; максимальная осадка в грузу 11,0 м),

Судно брало на борт 26 лихтеров типа DM грузоподъемностью 1085 т. Вплоть до 1992 года лихтеровозы эксплуатировались специально созданным в 1978 году Международным хозяйственным судоходным предприятием “Интерлихтер”, участниками которого стали дунайские парохозяйства Болгарии, Венгрии, Советского Союза и Чехословакии. “Интерлихтер” обеспечивал перевозки грузов в лихтерах на борту лихтеровозов между всеми придунайскими странами и странами Южной и Юго-Восточной Азии – Индией, Пакистаном, Вьетнамом, Малайзией, Камбоджей. Протяженность морского участка пути составляла до 6770 морских миль. Погрузка прибывших с Дуная лихтеров на борт лихтеровоза (или их выгрузка) производилась в порту Усть-Дунайск, который был введен в эксплуатацию в 1978 году специально для обслуживания лихтеровозной системы. На противоположном участке пути лихтеры поднимались по р. Меконг на расстояние 480 км до порта Пном-Пень. Специализированными судами “Интерлихтера” за 14 лет было перевезено 6,2 млн. т грузов, в том числе из дунайских портов в порты Южной и Юго-Восточной Азии – 4,2 млн. т и в обратном направлении – 2,0 млн. т.

С середины 80-х и до конца 90-х годов в составе СДП (УДП) на традиционных направлениях работы флота в Дунайско-морском сообщении (Черное, Средиземное моря) эксплуатировались малые лихтеровозы водоизмещением 14880 т, бравшие на борт 6 лихтеров типа DM.

Характерное для 60-х – 80-х годов интенсивное развитие внешне-экономических связей стран Дунайского бассейна, техническое перевооружение флота и внедрение новых организационных форм его работы как в составе национальных, так и многочисленных совместных судоходных предприятий, привели к тому, что в 1987 году в условиях гарантированной Белградской конвенцией свободы дунайского судоходства был достигнут наиболее высокий за всю его историю объем перевозок – 91,84 млн. т.



Порт Братислава. Бассейн Палениско



Порт Рени. Паромный комплекс

Примерно на этот же период приходится наиболее высокие показатели пассажирских перевозок на Дунае — 6640 тыс. человек в 1985 году. Развитию пассажирских перевозок в предшествующие десятилетия способствовал ввод в эксплуатацию в ряде стран бассейна больших (пассажироместимостью до 239 человек — т/х “Моцарт” в Австрии) комфортабельных судов для круизных линий и судов на подводных крыльях для местного (каботажного) сообщения. В 1960 году пароходством СДП была открыта международная туристическая линия “От Альп до Черного моря” для обслуживания пассажиров на дунайском (от Пассау до Измаила) и на черноморском участках с заходом морских судов в Стамбул и Ялту. Исключая годы приостановления сквозного судоходства на Дунае, линия практически существует до настоящего времени.

Значительное сокращение грузо- и пассажиропотоков на Дунае после 1987 года было обусловлено двумя основными факторами:

- общим снижением экономической активности в странах Восточной Европы в связи с известными политическими процессами и объективными трудностями на современном этапе развития этих стран;
- событиями в Югославии, крайне негативно повлиявшими на дунайское судоходство.

В 2000 году на Дунае было перевезено всего лишь 27,1 млн. т грузов (в т.ч. в заграничии 19,7 млн. т и в каботаже — 7,4 млн. т) и 3527 тыс. пассажиров. В общей структуре грузовых перевозок в бассейне традиционно преобладали массовые грузы — минерально-строительные материалы, руды, уголь, металлы, нефтеналивные грузы, зерно, удобрения.

За период 1962 — 2000 годов общее количество самоходных и несамоходных судов, обеспечивающих грузовые перевозки в бассейне, увеличилось с 3142 до 4626 единиц (рост в 1,47 раз). При этом значительно возросла суммарная мощность судов — с 230,6 до 912,0 тыс. кВт (в 3,96 раз) и суммарная грузоподъемность — с 1807,2 до 4480,6 тыс. т (в 2,48 раз).

Показатель грузооборота дунайских портов характеризует “береговую составляющую” транспортного процесса на Дунае. Статистикой ДК учитывается грузооборот более 30 основных дунайских портов. Их общий грузооборот за полвека — с 1950 до 2000 года — увеличился с 18,3 до 54,2 млн. т (в 2,96 раз). Показатель 2000 года значительно ниже показателей второй половины 80-х годов (максимум приходится на 1986 год — 152,9 млн. т), что отражает общую динамику грузовых перевозок в бассейне в связи с указанными выше причинами. Это же характерно для динамики пассажирских перевозок, количества судов в бассейне, их общей мощности, грузоподъемности и т. д.

Зафиксированная в Белградской конвенции свобода судоходства для “торговых судов и товаров всех государств” находит конкретное отражение в сведениях Дунайской Комиссии о судах, прошедших Сулинским каналом.

Ежегодно, кроме судов придунайских стран, по каналу проходят многие сотни судов под флагами десятков стран – от расположенных вблизи Дуная Турции и Греции до стран Юго-Восточной Азии (Камбоджа, Вьетнам) и Латинской Америки (Гондурас, Панама).

Более подробная информация по статистике дунайского судоходства в 1950-2000 годах (наличие флота в бассейне, перевозки грузов и пассажиров, судоходство по Сулинскому каналу, грузооборот основных дунайских портов и в целом портов бассейна) приведена в Приложении 6.

Глава IV

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ – МЕЖДУНАРОДНАЯ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Дунайская Комиссия (ДК) – межправительственная организация, созданная в соответствии со ст. 5 Конвенции о режиме судоходства на Дунае от 18 августа 1948 года, учреждена в составе представителей стран, участвующих в Конвенции – по одному от каждой страны.

С учетом Дополнительного протокола от 26 марта 1998 года к Конвенции в настоящее время ДК действует в составе представителей следующих 11 стран-членов Комиссии: Австрийской Республики, Республики Болгарии, Венгерской Республики, Федеративной Республики Германии, Республики Молдовы, Российской Федерации, Румынии, Словацкой Республики, Украины, Республики Хорватии, Сербии и Черногории.

Конвенция предоставляет ДК права юридического лица согласно законодательству страны ее пребывания (ст. 14). Местом пребывания ДК Конвенция предусматривала г. Галац (ст. 13), однако в 1954 году штаб-квартира Комиссии по предложению Югославии и Венгрии была перенесена в Будапешт.



Вопросы, относящиеся к статуту Комиссии, регулируются многосторонней Конвенцией о привилегиях и иммунитетах Дунайской Комиссии, подписанной в Будапеште 15 мая 1963 года и вступившей в силу 28 января 1964 года.




Вопросы, связанные с местопребыванием Комиссии в Венгрии, регулируются двухсторонним соглашением, заключенным 27 мая 1964 года между Правительством Венгерской Народной Республики и Дунайской Комиссией и Дополнительным протоколом к этому соглашению от 19 февраля 2001 года.

В соответствии со ст. 16 Белградской конвенции, члены ДК и уполномоченные ею должностные лица пользуются дипломатическим иммунитетом, а служебные помещения, архивы и всякого рода документы Комиссии – неприкосновенностью.

Согласно ст. 8 Конвенции, компетенция ДК распространяется на Дунай в понимании ст. 2, которая в редакции Дополнительного протокола от 26 марта 1998 года означает судоходную часть реки от Кельхейма до Сулины.

Таблица 4. ГОСУДАРСТВА – ЧЛЕНЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

Государство	Площадь, тыс. кв.км	Население, тыс. чел. (2001 г.)	Столица – тыс. чел. (год)
 Австрийская Республика Republik Österreich	83,86	8139	Вена – 1563 (2001)
 Республика Болгария Республика България	110,99	8149	София – 1096 (2000)
 Венгерская Республика Magyar Köztársaság	93,03	10175	Будапешт– 1815 (2000)
 Федеративная Республика Германия Bundesrepublik Deutschland	357,02	82260	Берлин– 3387 (2000)
 Республика Молдова Republica Moldova	33,85	3628	Кишинёв– 655 (1999)
 Российская Федерация	17075,4	143954	Москва– 8396 (2001)
 Румыния România	238,39	22430	Бухарест– 2009 (2000)
 Словацкая Республика Slovenská Republika	49,04	5379	Братислава – 429 (2001)

	Украина Україна	603,70	47622*)	Киев – 2622 (2003)
	Республика Хорватия Republika Hrvatska	56,54	4437	Загреб – 683 (2001)
	Сербия и Черногория Srbija i Crna Gora	102,17	10634	Белград – 1195 (2000)

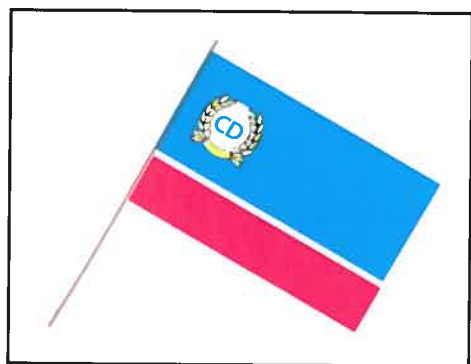
*) 2004 г.

В компетенцию ДК, определяемую статьей 8 Белградской конвенции, входит:

- a) наблюдение за исполнением постановлений Конвенции;
- b) составление общего плана основных работ в интересах судоходства на базе предложений и проектов государств-членов ДК и специальных речных Администраций, а также составление общей сметы расходов, относящихся к этим работам;
- c) производство работ в случаях, когда в соответствии со ст. 4 Конвенции какое-либо придунайское государство не в состоянии будет само выполнить работы, входящие в его территориальную компетенцию и необходимые для обеспечения нормального судоходства;
- d) консультации и рекомендации придунайским государствам в части выполнения работ, указанных в пункте "b", с учетом при этом технических и экономических интересов, планов и возможностей соответствующих государств;
- e) консультации и рекомендации специальным речным Администрациям и обмен с ними информацией;
- f) установление единой системы навигационной путевой обстановки на всем судоходном течении Дуная, а также основных положений о плавании по Дунаю, включая основные положения лоцманской службы, с учетом специфических условий отдельных участков;
- g) унификация правил речного надзора;
- h) координация гидрометеорологической службы на Дунае, издание единого гидрологического бюллетеня и гидрологических прогнозов (краткосрочных и долгосрочных) для Дуная;

- и) статистика дунайского судоходства по вопросам, входящим в компетенцию Комиссии;
- ж) издание справочников, лоций, навигационных карт и атласов для нужд судоходства;
- к) составление и утверждение бюджета Комиссии; установление и взимание сборов, устанавливаемых ДК для покрытия расходов по производству специальных работ в интересах судоходства.

Являясь фактически координационным центром, Комиссия, таким образом, не только следит за выполнением Конвенции, но и всячески способствует улучшению судоходных условий на Дунае и всестороннему обеспечению безопасности судоходства в интересах всех стран-членов ДК.



Флаг Дунайской Комиссии

Комиссия имеет свою печать и свой флаг, поднимаемый над служебными помещениями и на судах Комиссии (ст. 18).

Официальными языками Комиссии с момента её создания были русский и французский. С расширением состава стран-членов ДК до одиннадцати и присоединением к Белградской конвенции ФРГ, Дополнительным протоколом 1998 года к Конвенции в качестве третьего официального языка Комиссии был определён немецкий язык.

Деятельность ДК регулируется не только Белградской конвенцией, но и разработанными в ее развитие Правилами процедуры и рядом других организационных документов.

Высшим органом ДК является сессия, обычно созываемая один раз в год. По решению Комиссии или в случае, если этого потребуют три или более членов ДК, может созываться внеочередная сессия. При наличии вопросов, требующих безотлагательного решения, может быть также созвана внеочередная сессия. Деятельность Комиссии между двумя годовыми сессиями, которые, как правило, созываются в апреле месяце, определяется Планом работы, утверждаемым Комиссией. До конца 2003 года Комиссия провела 61 очередную, 5 внеочередных и 3 юбилейных сессии.

Первая сессия ДК была проведена 11-17 ноября 1949 года в г. Галаце. В соответствии со ст. 6 Конвенции, Комиссия должна была выбрать из своего состава на трехлетний срок председателя, вице-председателя и секретаря. Первым председателем Комиссии был избран Теодор Руденко – представитель Румынии, первым вице-председателем – Любомир Лингарт (Чехословакия), первым секретарем Комиссии – Григорий Морозов (Советский Союз).



Здание Дунайской Комиссии в г. Галаце

С апреля 2002 года председателем Дунайской Комиссии является г-н Станко Ник, вице-председателем — г-н Кэлин Фабиан и секретарем — г-н Михаил Лаур, являющиеся соответственно представителями Республики Хорватия, Румынии и Республики Молдова в Дунайской Комиссии. Как правило, представителями стран в Дунайской Комиссии с 1954 года являются послы этих стран в Венгрии.

На первой сессии ДК, кроме избрания должностных лиц, были приняты Правила процедуры Дунайской Комиссии и Положение о Секретариате и Рабочем аппарате, в последующие годы неоднократно уточнявшиеся и дополнявшиеся с учетом реальных условий деятельности и потребностей Дунайской Комиссии.

Согласно Правилам процедуры ДК, председатель Комиссии руководит заседаниями на сессии, вместе с секретарем официально представляет Комиссию и принимает полномочия представителей стран в ДК, следит за соблюдением Правил процедуры, подписывает вместе с секретарем протоколы заседаний, осуществляет общий контроль за работой Секретариата ДК. В отсутствие председателя его функции выполняет вице-председатель. Секретарь Комиссии, кроме указанных выше функций, вносит на утверждение очередной сессии Комиссии проекты бюджета и плана ее работы, подготовленные Секретариатом.

Во время сессий Комиссии создаются рабочие группы, которые представляют Комиссии доклады, содержащие заключения или предложения по вопросам повестки дня. Группы могут собираться и в период между сессиями Комиссии, если последняя определяет, что объём и характер данного группы поручения требуют дополнительного рассмотрения.

Комиссия может созывать в период между сессиями совещания экспертов, также являющиеся рабочими органами ДК, для рассмотрения специальных вопросов. Совещание экспертов представляет на сессию доклад, обобщающий результаты его работы и содержащий конкретные предложения. Заседания всех рабочих органов ДК проходят по месту нахождения Комиссии.

Решения Комиссии, согласно ст. 11 Конвенции, принимаются большинством голосов присутствующих членов, кроме специально предусмотренных случаев (принятие бюджета, изменение места нахождения Комиссии, составление общего плана основных работ в интересах судоходства, унификация правил речного надзора и др.). Кворум Комиссии — пять членов.



*Здание Дунайской Комиссии
в г. Будапеште*

Текущие задачи, входящие в компетенцию ДК, решаются Секретариатом в качестве постоянно действующего исполнительного органа Комиссии. Персонал Секретариата комплектуется из граждан стран-членов ДК. Он состоит в настоящее время из одиннадцати сотрудников (по одному от каждой страны-члена ДК) и включает генерального директора Секретариата, главного инженера и девять советников по основным направлениям деятельности Комиссии, а также девятнадцать вольнонаемных служащих. Структура Комиссии представлена на схеме. Права и обязанности сотрудников и служащих устанавливаются Комиссией специальными регламентами и положениями.

Наличие в Секретариате одиннадцати должностей сотрудников аппарата обеспечивает возможность ротации на каждой должности специалистов всех стран-членов ДК – они назначаются Комиссией на 6-летний срок. Служащие Секретариата ДК назначаются Генеральным директором, по возможности – с учетом равномерного распределения должностей между странами-членами.

Список должностей Секретариата ДК, состоящий с 1999 года из 30 человек, приведен в табл.5. Для сравнения: первое штатное расписание, принятое второй сессией ДК в марте 1950 года, включало 62 человека с учетом председателя, вице-председателя и секретаря, которые входили в штат Секретариата и Рабочего аппарата ДК.

Повседневное руководство деятельностью Секретариата ДК осуществляет генеральный директор под общим руководством председателя и секретаря Комиссии. Генеральный директор координирует работу сотрудников и служащих, несёт ответственность за выполнение всех задач, стоящих перед Секретариатом ДК, обеспечивает и координирует сотрудничество Секретариата с международными организациями, издает инструкции, регламентирующие вопросы внутренней деятельности Секретариата, и др.

Полный перечень руководителей Секретариата ДК с момента образования Комиссии приведен в Приложении 5.

Исходя из особой значимости поста и роли генерального директора Секретариата в обеспечении деятельности Комиссии, к претендентам на данную должность предъявляются повышенные требования – наличие высшего юридического, экономического или технического образования, глубокое знание проблем дунайского судоходства, включая его международные аспекты, большой опыт работы в сфере деятельности ДК и других международных организаций, владение, по меньшей мере, двумя официальными языками Комиссии.

В обязанности главного инженера, работающего под руководством генерального директора и замещающего генерального директора в случае его отсутствия, входит организация и координация деятельности пяти из девяти советников (см. схему), выполнение других задач Секретариата ДК.

Обязанности, возлагаемые на советников по конкретным направлениям деятельности Комиссии, и квалификационные требования, предъявляемые к ним согласно Регламенту, в полной мере отвечают важности занимаемых этими специалистами постов и ответственности за выполняемую ими работу.

Оклады сотрудников и служащих Секретариата устанавливаются Комиссией.

В соответствии со ст. 10 Конвенции, Комиссия составляет свой бюджет и утверждает его большинством голосов всех членов. В бюджете предусматриваются расходы на содержание Комиссии и её аппарата, которые покрываются за счёт взносов стран-членов ДК, производимых ежегодно в одинаковом для каждого государства размере. Для покрытия расходов по производству специальных работ, обеспечивающих надлежащее состояние судоходства или его улучшение, Комиссией могут устанавливаться специальные сборы.

Регламент финансовой деятельности ДК определяет порядок подготовки проекта годового бюджета, устанавливаемого в швейцарских франках, и расписывает постатейно его приходную и расходную части.

Бюджет Комиссии устанавливается на один год с 1 января по 31 декабря. На 2004 год бюджет ДК был запланирован по приходной и расходной частям каждая в сумме 2464,4 тыс. швейц. фр. Основная приходная статья – взносы государств-членов ДК – 2087,6 тыс. швейц. фр. (по 189,8 тыс. швейц. фр. с каждого государства). Основные расходные статьи – заработная плата персонала с отчислениями (всего 1566,68 тыс. швейц. фр.), хозяйственные расходы (393,36 тыс.), издание материалов Комиссии (172,00 тыс.) и др.

Структура Дунайской Комиссии

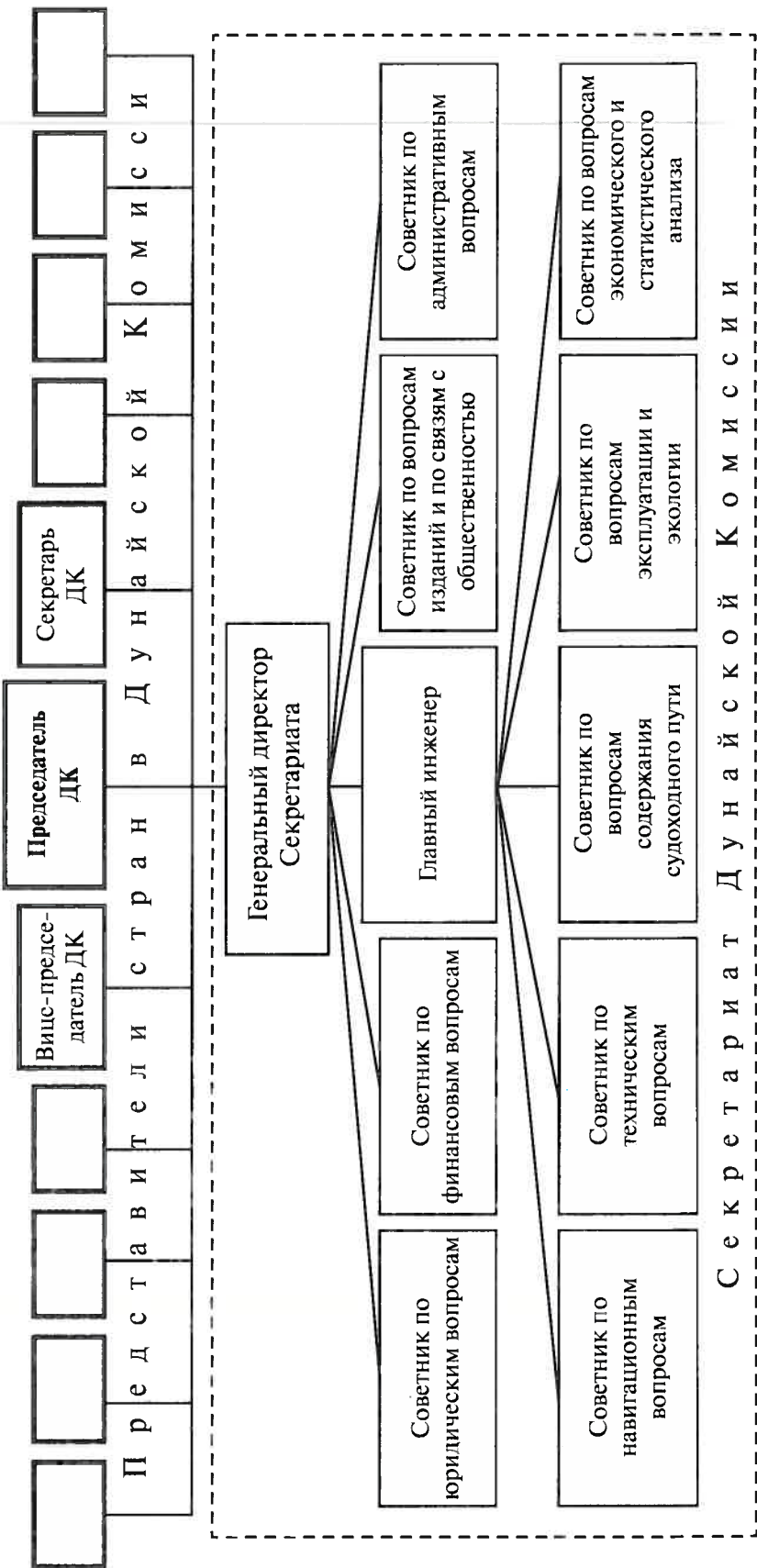


Таблица 5. СПИСОК ДОЛЖНОСТЕЙ СЕКРЕТАРИАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

	Должности	Количество человек
1.	СОТРУДНИКИ	
1.1	Генеральный директор	1
1.2	Главный инженер	1
1.3	Советник по навигационным вопросам	1
1.4	Советник по техническим вопросам	1
1.5	Советник по вопросам содержания судоходного пути	1
1.6	Советник по вопросам эксплуатации и экологии	1
1.7	Советник по вопросам экономического и статистического анализа	1
1.8	Советник по юридическим вопросам	1
1.9	Советник по финансовым вопросам	1
1.10	Советник по вопросам изданий и по связям с общественностью	1
1.11	Советник по административным вопросам	1
	Итого	11
2.	СЛУЖАЩИЕ	
2.1	Секретарь	1
2.2	Переводчик немецкого языка	1
2.3	Переводчик французского языка	1
2.4	Переводчик русского языка	1
2.5	Переводчик-архивариус	1
2.6	Корректор-редактор немецкого языка	1
2.7	Корректор-редактор французского языка	1
2.8	Корректор-редактор русского языка	1
2.9	Машинистка немецкого языка	1
2.10	Машинистка французского языка	1
2.11	Машинистка русского языка	1
2.12	Бухгалтер-кассир	1
2.13	Техник по компьютерной графике	1
2.14	Техник-ротаторщик-библиотекарь	1
2.15	Комендант-хозяйственник	1
2.16	Портье	1
2.17	Шофер	1
2.18	Уборщица	2
	Итого	19
	Всего	30

Учитывая интерес, проявляемый в последние годы к дунайскому судоходству и деятельности Дунайской Комиссии со стороны государств, не являющихся членами ДК, 60-я сессия Комиссии (апрель 2002 года) приняла решение о дополнении Правил процедуры статьями, касающимися статуса государств-наблюдателей.

По заявкам государств, имеющих непосредственное отношение к дунайскому судоходству или к другим сферам европейского внутреннего судоходства, им может предоставляться статус наблюдателя ДК

на основании решения, принимаемого сессией. Государство-заявитель должно при этом соответствовать таким критериям, как готовность и способность оказать практическое содействие улучшению условий судоходства на Дунае и географическая близость к водной магистрали Рейн-Майн-Дунай. Регламентированы права и обязанности, вытекающие из статуса государства-наблюдателя. В 2001 и 2002 годах статус государства-наблюдателя Дунайской Комиссии получили Нидерланды, Турция, Франция, Чехия.

На 61-ой сессии ДК (апрель 2003 года) Правила процедуры были дополнены статьями, которые касаются статуса международных организаций-наблюдателей.



Представители стран-членов в Дунайской Комиссии, 2004 год

Слева направо:

Г-жа Гана Губачкова, Посол Чешской Республики (страна-наблюдатель)

Г-н Юрай Мигаш, Посол Словацкой Республики

Г-н Станко Ник, Посол Республики Хорватия, Представитель в ДК

Г-н Эрнё Кешкенё, Посол Венгерской Республики, Представитель в ДК

*Г-н Александр Вознюк, Советник-посланник Российской Федерации,
заместитель Представителя в ДК*

Г-н Гюнтер Бирбаум, Посол Австрийской Республики, Представитель в ДК

Г-н Михаил Лаур, Посол Республики Молдова, Представитель в ДК

Г-н Кэлин Фабиан, Посол Румынии, Представитель в ДК

Г-н Рольф Кайзер, Советник-посланник Федеративной Республики Германия

Г-н Юрий Мушка, Посол Украины, Представитель в ДК

Г-н Дердь Маткович, заместитель Представителя Сербии и Черногории в ДК



Сотрудники Секретариата Дунайской Комиссии, 2004 год

В первом ряду (слева направо):

Г-н Дэнуц-Адам Штефэнеску – советник по вопросам
содержания судоходного пути

Г-н Петер Надаш – главный инженер

Г-н Данаил Недялков – генеральный директор

Г-жа Ядранка Япунчич – советник по финансовым вопросам

Г-н Экхардт Шульце-Раушенбах – советник по вопросам изданий
и по связям с общественностью

Во втором ряду (слева направо):

Г-н Андрей Тома – советник по вопросам экономического
и статистического анализа

Г-н Зоран Караичич – советник по техническим вопросам

Г-н Александр Вдовиченко – советник по навигационным вопросам

Г-н Юрий Михайлов – советник по административным вопросам

Г-н Иоганн Шпитцер – советник по юридическим вопросам



На юбилейной сессии Дунайской Комиссии, посвященной 50-й годовщине подписания Конвенции о режиме судоходства на Дунае, апрель 1998 года



На 63-й сессии Дунайской Комиссии, октябрь 2004 года

Юбилейная эмблема



Юбилейная медаль



лицевая сторона



оборотная сторона

Юбилейные эмблема и медаль по случаю 50-й годовщины подписания Конвенции о режиме судоходства на Дунае, апрель 1998 г.

Глава V

ГЛАВНАЯ ЗАБОТА – СУДОХОДСТВО

1. Нормативное и информационное обеспечение дунайского судоходства

Важнейшим аспектом деятельности Дунайской Комиссии в сотрудничестве со всеми странами – членами Комиссии всегда была работа по нормативному и информационному обеспечению дунайского судоходства.

Эта работа проводится по многим направлениям, но основным является нормативное регулирование непосредственно в сфере **навигации**. Начало было положено принятием 4-й сессией ДК (1951 год) Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД). Они явились базой для компетентных органов придунайских стран при разработке и вводе в действие местных правил плавания на своих участках реки. ОППД и особые рекомендации по их применению компетентными властями придунайских государств являются главными документами в вопросах регулирования дунайского судоходства и обеспечения безопасности плавания. Именно поэтому Комиссия постоянно следит за тем, чтобы эти документы всегда находились на уровне современных требований.

Обновленная редакция ОППД была введена на Дунае 1 апреля 1970 года. В связи с осуществленным в рамках ЕЭК ООН в 1985 году пересмотром текста Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), ДК приняла решение привести действующие на Дунае ОППД в соответствие с новым текстом европейских правил. Третья редакция ОППД была введена в действие с 1 октября 1991 года.

Новые ОППД почти полностью соответствовали тексту ЕПСВВП, учитывали в значительной мере положения Правил плавания по Рейну и, таким образом, способствовали обеспечению плавания судов не только на Дунае, но и на всей трассе соединения Рейн–Майн–Дунай, которое готовилось к открытию в 1992 году.

В целях дальнейшего совершенствования ОППД в них в последующие годы вносились изменения и дополнения, в последний раз – на 61-й сессии ДК в апреле 2003 года.

Одновременно с совершенствованием ОППД Дунайская Комиссия проводила работу по улучшению обозначения навигационной путевой обстановки. Взамен устаревших и не согласованных между собой систем ограждения фарватера на Дунае была создана единая система, включающая береговые и плавучие сигнальные знаки простых типов, наглядные и

несущие значительную информационную нагрузку. Сегодня эти знаки соответствуют знакам европейской системы сигнализации на внутренних водных путях, принятой в рамках ЕЭК ООН.

Для обеспечения унифицированного режима судоходства, предусмотренного ОППД, Комиссия в 1951 году приняла Правила речного надзора на Дунае, впоследствии дополненные новыми положениями. В соответствии с этими правилами, в придунайских странах были созданы и действуют в настоящее время органы речного надзора, обеспечивающие контроль за соблюдением положений, регламентирующих плавание.

К числу основных навигационных пособий, подготовленных ДК, следует отнести Лоцманские карты реки Дунай (последнее издание, осуществленное в 1990-2002 годы, состоит из 11 альбомов), Километровник реки Дунай, Справочник судоводителя, Лоцию реки Дунай и Альбом мостов на Дунае. Каждое из этих пособий в соответствии с его профилем содержит всю информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства.

Развитие метода толкания на Дунае потребовало от ДК разработки и принятия ряда новых нормативных документов, связанных с плаванием толкаемых судов. Таковыми явились Рекомендации по обслуживанию безэкипажных судов (1973 год), Рекомендации по унифицированию электрооборудования толкаемых составов на Дунае (1977 год), Рекомендации по технико-навигационным характеристикам толкаемых судов и методы проведения испытаний составов (1981 год) и др.

Одновременно Комиссия проводила большую работу по развитию современных методов радиосвязи в судоходстве на Дунае. Отталкиваясь от принципов уже существующей системы радиосвязи на европейских внутренних водных путях, ДК в марте 1978 года принимает Рекомендации по применению радиосвязи в диапазоне метровых волн, дополненные в 1981 году. Эти Рекомендации определили единообразные условия использования радиосвязи в судоходстве на Дунае при применении техники метровых волн и при выборе ее эксплуатационно-технических параметров. Сегодня радиосвязь в диапазоне метровых волн на Дунае является одним из важнейших средств оперативного руководства работой флота и обеспечения его безаварийного плавания.

В 1980 году ДК дополнительно принимает Рекомендации по применению радиосвязи в диапазоне декаметровых волн и в 1994 году – Рекомендации по использованию системы ИНМАРСАТ-С в судоходстве на Дунае.

В связи с принятием Регионального соглашения о радиотелефонной службе на внутренних судоходных путях (г. Базель, 2000 год), 60-я сессия ДК приняла ряд новых документов в этой области, в частности, касающихся радиотелефонной службы и применения радиосвязи в декаметровом диапазоне.

Для обеспечения плавания судов в условиях ограниченной видимости, а также ночью, Комиссией были разработаны и приняты Рекомендации по основным техническим параметрам радиолокационных станций судов, плавающих по Дунаю (последняя редакция – 1995 года) и Рекомендации по оптимальным типам радиолокационных отражателей и их установке на знаках навигационной путевой обстановки на Дунае (1989 год). Новая редакция Рекомендаций об основных технических и эксплуатационных параметрах радиолокационных станций, используемых в судоходстве на Дунае, была принята постановлением 60-й сессии Комиссии и введена в действие с 1 января 2003 года.

С открытием в 1992 году канала Майн-Дунай и появлением на Дунае большого количества рейнских судов перед странами-членами ДК встала задача выработки унифицированных технических предписаний для судов и унифицированных правил выдачи удостоверений судоводителей для плавания по Дунаю.

На основании соответствующих рекомендаций, разработанных в рамках ЕЭК ООН, и с учетом правил, действующих на Рейне, ДК в 1992 году приняла Рекомендации, касающиеся технических предписаний для судов внутреннего плавания, и в 1995 году – Рекомендации, касающиеся требований при выдаче удостоверений судоводителей для судов внутреннего плавания по Дунаю.

Одновременно в целях более полного согласования действующих на Дунае требований к судоводителям с аналогичными положениями, действующими на Рейне, ДК приняла в 1995 году специальные Рекомендации о выдаче удостоверения на право управления судном с помощью радиолокатора.

Придавая важное значение вопросам перевозки опасных грузов по Дунаю, Комиссия в 1995 году принимает Правила перевозки опасных грузов по Дунаю (ВОПОГ-Д), решив одновременно, что нормативная часть этих правил (Приложения А, В1, В2) будет полностью соответствовать Европейским предписаниям, которые касаются международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ). В связи с подписанием в мае 2000 года Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям и с последующим принятием в рамках ЕЭК ООН решения о реструктуризации нового текста ВОПОГ, в ДК также приступила к аналогичным работам. На 60-й сессии (2002 год) Комиссия приняла решение ввести в действие новый реструктурированный текст ВОПОГ-Д.

В целях поддержания разработанных документов и навигационных пособий на уровне современности, ДК регулярно осуществляет их пересмотр, дополняя и уточняя в соответствии с работами, проводимыми в этой области как в странах-членах Комиссии, так и в международных организациях, с которыми ДК сотрудничает.

Одной из главных задач Комиссии в области **гидротехнических** вопросов является составление Общего плана основных работ на Дунае в интересах судоходства на базе проектов и предложений придунайских стран.

Для разработки этого плана на унифицированной основе Комиссией поэтапно (1960, 1963, 1979 годы) были разработаны и приняты Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае и Рекомендации по установлению единого метода определения низкого судоходного и регуляционного уровня (НСРУ) на Дунае (1957, 1966 годы). В видимой перспективе основной задачей ДК и стран-членов Комиссии будет ликвидация “стратегических узких мест” на Дунае (разд. 2 главы III настоящего издания).

Из числа выполняемых ДК работ информационного характера в области гидротехники следует выделить, прежде всего, Информацию о содержании судоходного фарватера и о критических участках на Дунае, в которую включены сведения о регуляционных и других работах, проводимых в интересах улучшения условий судоходства и обслуживания флота в портах, об ограждении фарватера знаками навигационной путевой обстановки, о ледовом режиме Дуная и др.

Основной задачей ДК в области **гидрометеорологии** является обеспечение судоходства гидрологическими и гидрометеорологическими данными, а также гидрометеорологическими прогнозами. Для выполнения этих задач ДК разработала и приняла ряд рекомендаций.

В 1996 году взамен ранее действовавших Рекомендаций по координации гидрометеорологической службы на Дунае ДК приняла Рекомендации по обеспечению судоходства на Дунае гидрометеорологической информацией, которые охватывают уже более широкий круг вопросов. ДК регулярно издает Гидрологический ежегодник реки Дунай, содержащий сведения об уровнях и расходах воды, температуре воды и воздуха, ледовом режиме, осадках. Каждые 10 лет издается Гидрологический справочник р. Дунай.

Экологические проблемы судоходства нашли отражение, прежде всего, в Рекомендациях по предотвращению загрязнения вод Дуная от судоходства (последняя редакция была принята ДК в 1997 году). В рекомендациях впервые был оговорен ряд условий, допускающих сброс в Дунай очищенных бытовых и льяльных вод.

К вопросам **юридического и организационного характера** относятся уже упоминавшиеся выше (глава III) документы, разработанные ДК для урегулирования своего статута и юридических отношений со страной пребывания Комиссии, Правила процедуры Дунайской Комиссии, Положение о Секретариате Дунайской Комиссии и о его деятельности, Регламент о правах и обязанностях сотрудников Секретариата Дунайской Комиссии, Регламент о финансовой деятельности Дунайской Комиссии и др.

Для создания единообразных норм, регулирующих таможенный, санитарный и фитосанитарный надзор в дунайском судоходстве, Комиссия разработала и приняла Рекомендации по унификации соответствующих правил – они основываются на нормативных национальных актах стран-членов Комиссии и одновременно учитывают опыт, имеющийся в этих областях в других международных организациях.



Издания Дунайской Комиссии

Информационная составляющая деятельности Комиссии в вопросах юридического и организационного характера включает периодическое переиздание Конвенции о режиме судоходства на Дунае (в виде самостоятельных выпусков или в составе других изданий), протоколов очередных, внеочередных и юбилейных сессий Комиссии и др.

По вопросам статистики дунайского судоходства ДК собирает, изучает и обобщает большой объем статистических материалов, предоставляемых странами-членами Комиссии, и издает Статистические ежегодники. Периодически выходят справочники, обобщающие статистическую информацию ДК с момента ее регулярного учета (по различным направлениям – с 1950, 1962 либо 1964 года). Проформы по сбору исходной информации от стран-членов ДК были разработаны Комиссией еще в начале 60-х годов. На 60-й сессии ДК (апрель 2002 года) был согласован более совершенный макет Статистического ежегодника ДК, отражающий реальные условия дунайского судоходства в начале XXI века. Начиная с 1970 года ДК издаёт Информацию о грузопотоках на Рейне, Майне и Дунае.

В области экономики следует, прежде всего, отметить начатую ДК в 2001 году подготовку ежегодных Докладов об экономическом положении дунайского судоходства, а также крайне необходимого для обеспечения эффективной работы флота Информационного сборника о действующих в дунайском судоходстве сборах, тарифах и пошлинах.

Издательская деятельность ДК направлена на всестороннее информационное обеспечение дунайского судоходства. В многочисленных изданиях Дунайской Комиссии находят отражение все стороны многогранной деятельности этой международной организации, значительная часть изданий носит справочный характер и рассчитана на самый широкий круг специалистов, имеющих отношение к дунайскому судоходству. Список основных изданий ДК по состоянию на 1 января 2004 года содержится в Приложении 7.

2. Сотрудничество с международными организациями

Проблемы, связанные с судоходством по Дунаю, решаются ДК в тесном сотрудничестве с другими международными организациями. Это сотрудничество основано на специальном постановлении 33-й сессии (апрель 1975 года), включающем список интересующих ДК вопросов для совместного решения и перечень международных организаций, с которыми ДК целесообразно иметь контакты в той или иной форме.

Дунайской Комиссии предоставлен консультативный статус в ЕЭК ООН и ЕКМТ. Сотрудничество с международными организациями осуществляется как путем обмена документами, так и путем взаимного участия в совещаниях их рабочих органов. На таком принципе построено, в частности, сотрудничество с Международной морской организацией (ИМО) и Международной комиссией по защите реки Дунай.

Представители Секретариата ДК регулярно участвуют в работе Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, специализированных рабочих групп ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту, статистике и по таможенным вопросам.

После открытия в 1992 году канала Майн-Дунай сотрудничество между ДК и ЦКСР, базирующееся на соглашении 1976 года, значительно активизировалось, особенно в области технических вопросов. Целью этого сотрудничества является унификация и взаимное признание основных нормативных документов, принятых в рамках двух Комиссий и регулирующих вопросы судоходства по Рейну и Дунаю, таких как правила плавания; технические предписания для судов; технические требования, касающиеся судовых РЛС; правила выдачи удостоверений судоводителей; правила радиосвязи и другие.

Кроме указанных организаций, Дунайская Комиссия поддерживает регулярные связи и имеет соглашения о сотрудничестве со Всемирной метеорологической организацией и Международным союзом электросвязи, Всемирной организацией здравоохранения и Международным агентством по атомной энергии. ДК является членом Постоянной международной ассоциации конгрессов по судоходству и имеет в ней статус на уровне правительства.

Комиссия поддерживает контакты или обменивается документами и изданиями с рядом международных организаций, такими как Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО), Международная организация труда, Совет таможенного сотрудничества, Международная организация по стандартизации, Международный Комитет по светотехнике, Программа ООН по окружающей среде, Международный институт унификации частного права, Одерская Комиссия, Международная ассоциация судовладельцев Черноморского бассейна, а также с рядом других международных организаций, занимающихся вопросами внутреннего судоходства.

Комиссия поддерживает регулярные контакты и обменивается документами с рядом других международных межправительственных и неправительственных организаций, занимающихся вопросами транспортного использования Дунайской водной магистрали, в частности, с Исполнительным комитетом панъевропейского транспортного коридора VII (р. Дунай), с региональной организацией Рабочее содружество придунайских стран (ARGE). Установлены регулярные контакты с рядом программ (PHARE, EUREKA и др.), осуществляемых в некоторых придунайских странах в сфере судоходства.

Комиссия также поддерживает деловые связи с научно-исследовательскими центрами и организациями в этой сфере деятельности.

В период действия эмбарго против Югославии Дунайская Комиссия активно сотрудничала со многими международными организациями по вопросам обеспечения нейтрального транзита через Югославию (разд. 3 настоящей главы).

Комиссия поддерживает тесные связи с судоходными предприятиями на Дунае. Представители Секретариата ДК уже длительное время принимают участие в работе Конференции директоров дунайских пароходств и ее рабочих органов и активно содействуют подготовке и принятию целого ряда документов в рамках этой организации. Участие представителей Дунайской Комиссии в работе других международных организаций постоянно включается в годовые Планы работы Комиссии. В свою очередь, в сессиях ДК постоянно участвуют представители Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, ЦКСР, периодически – представители других международных организаций.

Контакты на уровне международного сотрудничества способствуют повышению эффективности работы ДК при решении проблем, входящих в ее компетенцию.

3. Тревожные годы

С началом вооруженного конфликта в бывшей Югославии в августе 1991 года и с распространением его на югославский участок Дуная провозглашенная Белградской конвенцией свобода судоходства оказалась под серьезной угрозой. Это вызвало большую озабоченность стран-членов Дунайской Комиссии.

Уже в октябре 1991 года на консультативном совещании представитель стран-членов Комиссии было принято обращение ко всем сторонам, вовлеченным в вооруженный конфликт в Югославии, с призывом соблюдать нормы международного права и воздерживаться от любых действий, которые поставили бы под угрозу безопасность экипажей, пассажиров, судов и грузов на Дунае.

В связи с дальнейшим ухудшением обстановки на югославском участке реки, когда в результате вооруженных действий пострадали не только суда некоторых стран-членов ДК, но имелись и человеческие жертвы среди членов экипажей, в ноябре 1991 года была созвана третья внеочередная сессия Дунайской Комиссии, которая рассмотрела один вопрос – о возможных шагах для нормализации сложившейся ситуации. Сессия поручила председателю ДК довести до сведения Председателя Совета Безопасности ООН заключительный документ сессии, а также “передать ему готовность Дунайской Комиссии сотрудничать с ООН при разработке мер, способствующих нормализации обстановки на югославском участке Дуная, в рамках возможных инициатив ООН по Югославии”.

Как следствие конфликта, объемы перевозок грузов по Дунаю за год значительно сократились – с 69,6 млн. т в 1990 году до 43,0 млн. т в 1991 году.

Совет Безопасности ООН своими Резолюциями №№ 724 (1991 год) и 757 (1992 год) ввел санкции в отношении Союзной Республики Югославии. На Дунае начала действовать система эмбарго с жестким контролем за всеми перевозками через Югославию. Со своей стороны, Югославия в одностороннем порядке ввела сборы за транзитный проход иностранных судов через югославский участок Дуная. С этого момента основным направлением деятельности ДК стало обеспечение свободы “нейтрального” транзита через югославский участок Дуная.

Созыв четвертой внеочередной сессии ДК в ноябре 1992 года, обращения Председателя и Секретариата Комиссии к Председателю Совета Безопасности ООН в мае и июле 1993 года, последующие прямые контакты Комиссии с руководством Комитета по санкциям ООН – все эти шаги предпринимались для смягчения установленной системы получения разрешений от Комитета по санкциям на прохождение транзита через югославский участок Дуная. Эти предложения ДК получили поддержку Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.

Между тем, объемы перевозок грузов по Дунаю продолжали сокращаться – в 1993 году они составили всего лишь 23,8 млн. т, а круизные рейсы по Дунаю линейных пассажирских судов ограничивались теперь только участком Пассау-Будапешт.

Начиная с мая 1994 года, Генеральный директор Секретариата ДК регулярно участвует в качестве наблюдателя в работе совещания группы связи по координации санкций, которые проводились в Вене ЕС и Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). Постепенно контакты между Дунайской Комиссией, Комитетом по санкциям и Центром связи миссий поддержки в Брюсселе (САМКОММ) стали приобретать регулярный и конструктивный характер.

Объем грузов, перевезенных по реке в 1994 году, упал до рекордно низкой цифры 19,9 млн. т. Страны продолжали нести огромные убытки от препятствий в транзитном судоходстве через югославский участок Дуная.

Результатом усилий ДК после экспертной оценки технического состояния судоходных шлюзов энергетического и судоходного комплекса Железные Ворота I стало принятие ООН специальной Резолюции № 992 (1995 год), разрешившей при соблюдении определенных условий начать ремонт югославского шлюза, без чего судоходство на участке полностью прекратилось бы.

В сентябре 1995 года на встрече в ДК представителей ряда дунайских пароходств с представителями САМКОММ и ЕС был решен комплекс вопросов, позволивших значительно смягчить санкции ООН против Югославии, а в марте 1996 года Секретариат ДК получил официальную информацию правительства Югославии, в которой сообщалось о прекращении взимания югославскими властями сборов с судов при их транзитном проходе югославского участка Дуная. Так закончился первый этап работы ДК в условиях кризисной ситуации на югославском участке Дуная.

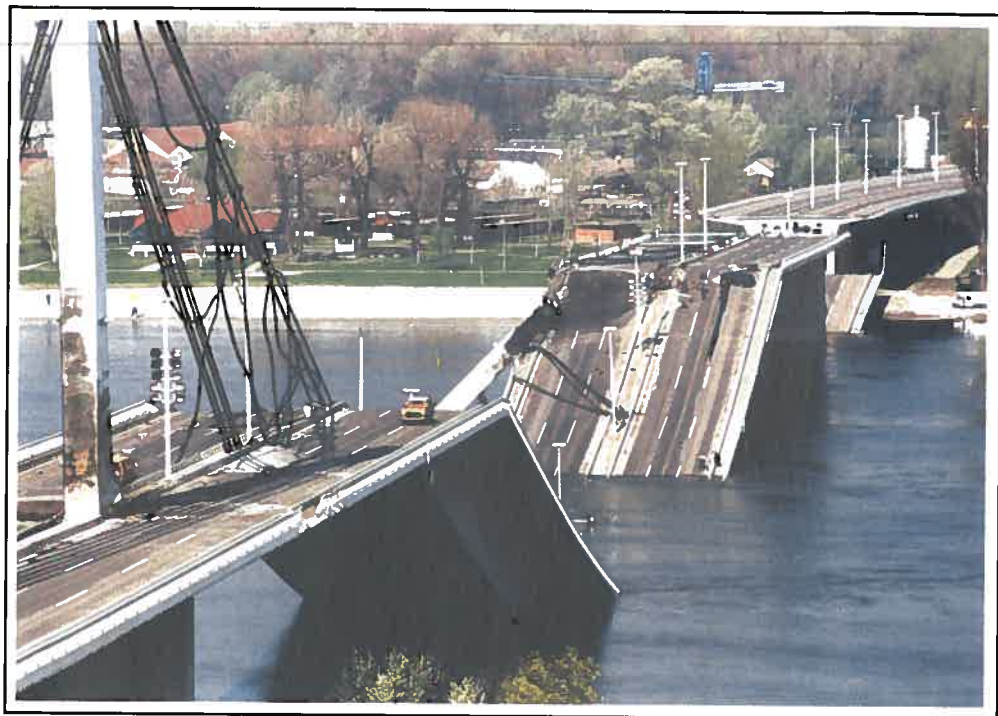
Спустя три года, в период косовского конфликта, 1 апреля 1999 года в результате бомбардировок НАТО были разрушены и рухнули в воду три моста в районе югославского порта Нови Сад на 1254,1, 1255,0 и 1257,6 км (мосты Жежель, Петроварадин и Свобода), из-за чего полностью был перекрыт судоходный фарватер Дуная.

Начавшаяся через две недели 57-я сессия ДК приняла специальное заявление в связи с создавшейся ситуацией и призвала все государства как можно скорее предпринять меры, необходимые для восстановления свободного судоходства на Дунае.

Генеральному директору Секретариата ДК было поручено после прекращения военных действий в Югославии назначить группу экспертов стран-членов Комиссии, которые совместно с компетентными органами Югославии обсудили бы вопрос о мерах, сроках и затратах на восстановление судоходного пути. Созданная группа экспертов "Фарватер в Югославии" сразу включилась в работу и подготовила первый подробный доклад о состоянии судоходного фарватера на участке г. Нови Сад.

По поручению группы экспертов югославские компетентные органы в октябре 1999 года представили Дунайской Комиссии доклад "Восстановление международного судоходного пути на реке Дунай и меры, необходимые для восстановления судоходства". Руководство Комиссии активно искало пути решения вопроса о финансировании работ по расчистке фарватера: последовали обращения ДК в ЕС, Международный банк реконструкции и развития (МБРР), ЕЭК ООН, Международный валютный фонд (МВФ).

Председатель группы экспертов "Фарватер в Югославии" 9 октября 1999 года сделал специальное сообщение на заседании Рабочего стола № 2 Пакта стабильности для Юго-Восточной Европы в г. Бари.



Разрушенный мост Свобода, 1257,6 км

Министры транспорта Украины, Болгарии, Румынии обратились к Европейской Комиссии по поводу финансирования работ, связанных с восстановлением свободного судоходства на Дунае.

Все предпринятые шаги не остались незамеченными. 22 декабря 1999 года в г. Брюсселе состоялось совещание экспертов в рамках Европейской Комиссии с повесткой дня “Расчистка фарватера в районе г. Нови Сад”. По результатам работы этого совещания был подготовлен подробный, состоявший из 12 разделов, документ “Расчистка фарватера Дуная”, ставший предметом пристального обсуждения сначала группой экспертов “Фарватер в Югославии” (24 января 2000 года), а затем – пятой внеочередной сессией Дунайской Комиссии (25 января 2000 года).

Мандат ДК в этом проекте базировался на ст. 4 Конвенции о режиме судоходства на Дунае; выполнение работ, входящих в территориальную юрисдикцию Югославии, должно было происходить на условиях, которые укажет Комиссия, в случае, если само государство не в состоянии будет выполнить указанные работы. Это был первый случай в истории ДК, когда Комиссия пыталась воспользоваться положением ст. 4 Конвенции для улучшения или, точнее, для восстановления судоходства на одном из участков Дуная.

Для финансирования работ ДК просила поддержки ЕС и других возможных спонсоров; в целях управления проектом предусматривалось

учреждение Проектного комитета. Независимого подрядчика, ответственного за реализацию всего проекта, намечалось выбрать в результате тендера. Были детально определены затраты по расчистке фарватера для каждого из трех мостов в г. Нови Сад – они в сумме составили 24,1 млн. евро.

Помимо работ, указанных в проекте, группа экспертов “Фарватер в Югославии” в своем докладе, а затем и внеочередная сессия Комиссии в своем постановлении отметили, что помимо расчистки фарватера необходимо одновременное строительство альтернативного моста вместо существующего в настоящее время в г. Нови Сад понтонного моста, который также является помехой для судоходства. Расходы на сооружение альтернативного моста были определены примерно в 8 млн. евро. Проект содержал и оценку экономических потерь стран-членов Дунайской Комиссии, понесенных в результате блокады свободного судоходства. Только в 1999 году они составили более 320 млн. евро.

С учетом пожеланий Европейской Комиссии, рассмотревшей доклад, 58-я сессия ДК (апрель 2000 года) разработала организационную вертикаль всех рабочих органов, которые будут обеспечивать восстановление судоходства в районе г. Нови Сад, и, в частности, создала Группу технического управления проектом. Сессия одобрила создание специального фонда и открытие счета в австрийском банке для аккумуляирования средств.

Специально созданный Проектный комитет немедленно приступил к работе и провел несколько заседаний. В начале декабря 2000 года был назначен директор проекта, и работы по расчистке фарватера стали приобретать реальные черты.

Проект включал работы по разминированию Дуная, расчистке его от обломков трех мостов и восстановлению профиля реки.

Ответственным за разработку детального проекта и подготовку документов для тендера был назначен архитектор проекта. Он же вел наблюдение за выполнением работ. В апреле 2001 года контракт на выполнение работ был заключен с датско-венгерским консорциумом COWI-UTIBER с участием четырех субподрядчиков из Югославии.

Учитывая уже выполненную часть работ, Дунайская Комиссия вышла с предложением о расчистке временного фарватера Дуная. Регулярная разводка временного понтонного моста, построенного в г. Нови Сад, дала возможность восстановить сквозное судоходство на югославском участке, значительно сократив время простоя судов. За 2002 год здесь прошло в обоих направлениях 5,4 тыс. судов, в 2003 году – 6,8 тыс. судов. Благодаря усилиям ДК и стран-членов Комиссии был урегулирован вопрос снижения сборов за разводку понтонного моста.

Есть основания надеяться, что в ближайшее время разрешится проблема свободного транзитного прохода судов в районе г. Нови Сад, и тревожные для югославского участка Дуная годы станут наконец-то достоянием истории.

Глава VI

ДУНАЙСКОЕ СУДОХОДСТВО И ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Дунай является неотъемлемой и важнейшей частью Единой сети европейских внутренних водных путей, и на его развитие в качестве водно-транспортной магистрали влияют процессы, происходящие в целом на внутреннем водном транспорте континента. Общая концепция Единой сети, сформированная международными организациями после второй мировой войны, предусматривала образование системы водных путей, объединявшей почти все крупные реки Европы.

В 1964 году Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) приняла список из 12 основных проектов строительства и реконструкции водных путей в целях создания Единой сети, в том числе сооружение двух межбассейновых соединений Дуная: Рейн-Майн-Дунай (введен в эксплуатацию в 1992 году) и Дунай-Одер-Эльба.

В настоящее время вопросами создания Единой сети европейских внутренних водных путей категории "Е", кроме ЕКМТ, занимаются также ЕЭК ООН и Европейский Союз, распространяющий сферу финансируемых им исследований на большую часть внутренних водных путей континента, включая Дунай с его воднотранспортными соединениями.

Независимо от международных организаций, значительная часть искусственных водных путей континента в последние десятилетия была сооружена, сооружается или планируется к сооружению правительствами отдельных государств в пределах их суверенных территорий. В Дунайском бассейне такими основными водными соединениями являются уже существующие каналы Дунай-Черное море (Румыния), Майн-Дунай (Германия), Дунай-Тиса-Дунай (Сербия и Черногория) и намечаемый к строительству канал Дунай-Сава (Хорватия), как часть железнодорожно-речного транспортного коридора.

Из воднотранспортных соединений Дуная, целесообразность сооружения которых определялась на базе двухсторонних соглашений между заинтересованными странами, следует отметить проект канала Дунай - Эгейское море, который был разработан в 1973 году специалистами Югославии и Греции при финансовой поддержке ООН. Однако в видимой перспективе сооружение этого канала не предусматривается.

Концепция Единой сети европейских внутренних путей, формировавшаяся на протяжении нескольких десятилетий, нашла своё отражение в

Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), подготовленном в 1996 году Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. Соглашение предусматривает приоритетное развитие водных путей международного значения, включая Дунай и его соединения, по единым стандартам существующей классификации внутренних водных путей. На конец 2003 года из числа придунайских стран договаривающимися сторонами СМВП уже стали Болгария, Венгрия, Молдова, Румыния, Словакия и Хорватия.

Признавая роль Дуная как важнейшей воднотранспортной магистрали, ЕКМТ придала ему в 1994 году статус панъевропейского транспортного коридора (ТК) VII. На общеевропейской конференции по внутреннему водному транспорту (г. Роттердам, сентябрь 2001 года) министрами транспорта одиннадцати стран (десяти придунайских и Чехии), а также представителем Европейской Комиссии был подписан Меморандум о взаимопонимании относительно развития панъевропейского транспортного коридора VII (Дунай), целью которого является сотрудничество заинтересованных сторон в развитии инфраструктуры ТК VII.

Меморандум определяет этот транспортный коридор как “внутренний водный путь Дунай, канал Черное море-Дунай, рукава Дуная – Килийское и Сулинское гирла, внутренние водные соединения между Черным морем и Дунаем, канал Дунай-Сава, канал Тиса-Дунай и соответствующие портовые инфраструктуры, расположенные на этих внутренних водных путях”.

Меморандум содержит в качестве приложения перечень основных вопросов (“области особого интереса”), которым при развитии ТК VII должно уделяться особое внимание и которые касаются развития инфраструктуры внутреннего водного пути, флота и портов, совершенствования управления и эксплуатации транспорта на р. Дунай. Координацию совместной работы заинтересованных сторон Меморандум предусматривает осуществлять через Исполнительный комитет ТК VII, который находится в Вене.

В Декларации об укреплении общеевропейского сотрудничества по обеспечению свободного и развитого внутреннего судоходства, принятой на Роттердамской конференции, содержится, в частности, призыв к правительствам и международным организациям “содействовать улучшению навигационных условий на р. Дунай, в первую очередь, в отношении существующих ограничений по осадке на этом исключительно важном водном пути”. Декларация содержит призыв содействовать развитию соединительных путей между Дунаем, Одером и Эльбой.

Таким образом, будущее Дуная, как воднотранспортной магистрали, следует прежде всего рассматривать в качестве панъевропейского транспортного коридора VII в контексте Меморандума о взаимопонимании и дополнительных требований к Дунайскому водному пути, определяемых Роттердамской декларацией 2001 года.

На самом Дунае предстоит в первую очередь ликвидировать те “узкие места”, которые по габаритам фарватера и высоте прохода под мостами не соответствуют рекомендациям ДК и существенно лимитируют судоходство (эти участки Дуная приведены в разделе 2 главы III). Вместе с тем, предстоит создать те воднотранспортные соединения Дуная, которые ЕЭК ООН относит к категории “недостающих звеньев”.

В перспективном плане кардинальное улучшение судоходных условий на Дунае всегда было связано со строительством гидроузлов. В соответствии с планом их должно быть сооружено ещё 12, что значительно увеличит общую протяженность существующих на Дунае зарегулированных участков. Размеры всех судоходных шлюзов соответствуют принятым ДК Рекомендациям по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае. Минимальные размеры шлюзов (полезные длина и ширина, глубина порога) составляют от 190х12х4,0 м для участка Кельхейм-Регенсбург до 310х34х4,5 м для участка Будапешт-Браила.

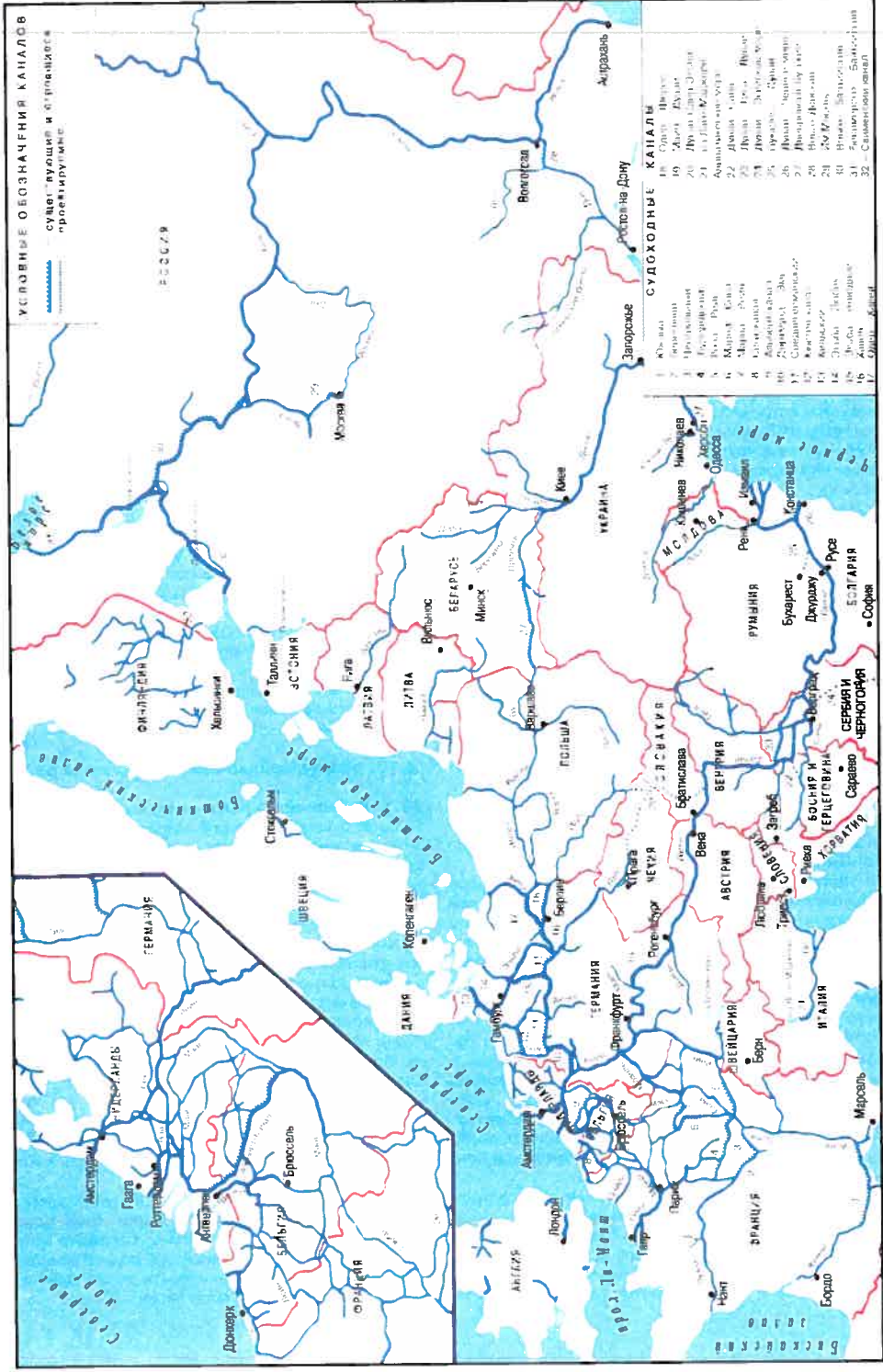
При сооружении гидроузлов на создаваемых водохранилищах обеспечиваются габаритные размеры фарватера, рекомендованные для подпорных участков, что позволяет более эффективно использовать несамостоятельный флот за счёт увеличения загрузки барж и их количества в составах.

Для подпорных участков наименьшая глубина фарватера рекомендована Дунайской Комиссией в зависимости от типа дна реки: при легко размываемом дне она составляет от 27,0 (Кельхейм-Регенсбург) до 73,0 дм (“морской” участок Дуная), при скалистом и порожистом дне – от 28,0 до 73,0 дм. Для тех же типов дна минимальная ширина фарватера соответственно составляет от 50 до 180 м (Гёнью -мыс Георгиевский Чатал).

Отдельные страны планируют выполнить большой объём регулиционных работ на участках, где в видимой перспективе не будет осуществляться строительство гидроузлов. Приоритетным остаётся создание судоходных соединений Дуная.

Планируемый к сооружению канал Дунай-Сава протяженностью 61,5 км от Вуковара на Дунае до Шамаца на Саве относится к водным путям класса Vb. Канал рассчитан для плавания толкаемых составов с максимальными габаритами: длина – 185 м, ширина – 11,4 м, осадка – 2,5 м.

Канал Дунай-Сава в будущем станет частью железнодорожно-речного транспортного коридора общей протяженностью 560 км, соединяющего Дунай с Адриатическим морем и включающего также р. Саву до Загреба (340 км) и проектируемую двухстороннюю железную дорогу между Риекой и Загребом (около 160 км). Транспортный коридор повысит значение Дунайского водного пути и расширит зону тяготения грузопотоков к Дунаю. Расчётный грузооборот канала оценивается после 30 лет “разгона” в интервале от 3,1 до 5,2 млн т в год.



Единая сеть европейских внутренних водных путей



Трасса транспортного коридора Дунай - Адриатическое море

По инициативе Пакта Стабильности для Юго-Восточной Европы 4 государства – Босния и Герцеговина, Республика Хорватия, Республика Словения и Союзная Республика Югославия договорились придать Саве статус международной реки. В октябре 2002 года в г. Брчко (Босния и Герцеговина) сторонами были предварительно согласованы условия, определяющие международный режим р. Сава, а также принципы создания и сферу деятельности международной Комиссии по Саве.

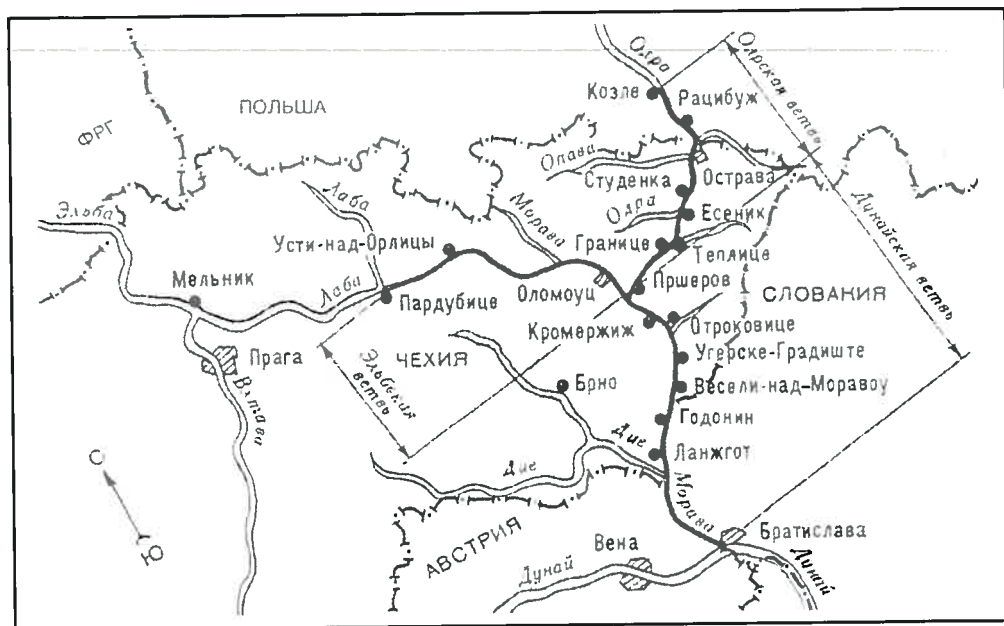
Соединение Дунай-Одер-Эльба (ДОЭ) отнесено в ЕЭК ООН к категории “недостающих звеньев” европейской сети внутренних водных путей на основании информации, предоставленной правительствами четырёх стран – Австрии, Польши, Словакии и Чехии.

Комплекс проектируемых водных путей ДОЭ класса Vb будет иметь три ветви, примыкающие к Дунаю (протяженность 173 км), Одру (154 км) и Эльбе (152 км). На трассе соединения рекомендуемая минимальная глубина на отдельных участках составит от 2,8 до 4,0 м при минимальной ширине фарватера от 40 до 45 м.

Протяженность сквозного пути от устья Дуная (Сулина) до устья Одера (Свинойустье) составит 3068 км, до устья Эльбы (Гамбург) – 3035 км.

Расчётный объём перевозок по каналу через 5 лет после завершения строительства определён по альтернативным вариантам в интервале от 38 до 80 млн. т в год. Правовой режим, обеспечивающий свободу судоходства на канале, предположительно будет основываться на договоре между прибрежными государствами.

В рамках ЕЭК ООН исследования, касающиеся ДОЭ, последний раз проводились в 1988-1993 годах. В настоящее время, учитывая важность канала для развития Единой сети европейских внутренних водных путей, в ЕЭК ООН обсуждается вопрос о целесообразности возобновления исследования этого межбассейнового соединения.



Трасса канала Дунай-Одер-Эльба

Реальное возрождение Дунайской воднотранспортной магистрали в статусе панъевропейского транспортного коридора VII начнётся с момента открытия беспрепятственного круглосуточного транзитного судоходства по югославскому участку Дуная. Становление и развитие ТК VII в соответствии с Меморандумом о взаимопонимании в перспективе будет стимулироваться вводом в эксплуатацию новых воднотранспортных соединений Дуная.

Значительный интерес для будущего развития ТК VII представляет идея образования с участием заинтересованных стран Международного судоходного консорциума “Большое европейское кольцо”. Грузы в рамках гипотетического консорциума смогут перевозиться водным транспортом по маршруту: Дунай – канал Майн-Дунай – Майн – Рейн – Северное море – Кильский канал – Балтийское море – Волго-Балтийский канал – Волга – Волго-Донской канал – Дон – Азовское море – Черное море – Дунай.

Деятельность Дунайской Комиссии по-прежнему будет направлена на всестороннее нормативное и информационное обеспечение дунайского судоходства и создание условий, гарантирующих свободу судоходства на крупнейшей международной реке континента. Эта деятельность соответствует следующим целям, которые были определены Роттердамской декларацией 2001 года применительно к внутреннему судоходству в целом на Европейском континенте:

- способствование росту внутреннего судоходства и увеличение его доли в общем объеме грузовых перевозок;

- повышение стабильности, безопасности и эффективности внутреннего судоходства;
- создание прозрачного и интегрированного на общеевропейском уровне рынка внутреннего судоходства, основанного на принципах взаимности, свободы судоходства, справедливой конкуренции и равенства прав и обязанностей всех пользователей внутренних водных путей.

Указанным целям соответствует начавшееся активное сотрудничество Дунайской Комиссии с ЦКСР в сфере гармонизации законодательства, доступа к рынку и модернизации внутреннего водного транспорта. Совместные заседания двух Комиссий, посвященные этим вопросам, состоялись в июне 2001 года.

В более широком плане деятельность ДК на перспективу должна быть конкретизирована странами-членами Комиссии в рамках Дипломатической конференции по вопросам дунайского сотрудничества, проведение которой планируется в недалёком будущем. Шесть сессий Комитета по подготовке Дипломатической конференции, которые были проведены в 1992-1997 годы, определили два стратегических направления многостороннего сотрудничества в Дунайском регионе:

- решение проблем развития дунайского судоходства, его адаптации к современным реалиям в сфере европейского внутреннего водного транспорта и модернизация самой Конвенции о режиме судоходства на Дунае;
- развитие “иных областей дунайского сотрудничества”, под которыми подразумеваются экономика, энергетика, экология, культура, образование, туризм и др.

Основой для сотрудничества заинтересованных сторон в вопросах, связанных непосредственно с дунайским судоходством и совершенствованием Белградской конвенции, явился “Рабочий документ Секретариата Дунайской Комиссии по вопросам судоходства на Дунае”, последняя редакция которого была представлена на V сессии Комитета по подготовке Дипломатической конференции (г. Братислава, 1996 год).

На 60-й сессии ДК (апрель 2002 г.) было принято решение о возобновлении деятельности Комитета с целью модификации Конвенции о режиме судоходства на Дунае. До середины 2004 г. состоялись 4 заседания специально созданных в составе Комитета двух рабочих групп – по навигационным вопросам, а также по учредительным и юридическим вопросам. Модифицированный текст Белградской конвенции будет представлен на рассмотрение государств-участников предположительно в 2005 году, после чего будет рассмотрен вопрос о созыве Дипломатической конференции по вопросам дунайского сотрудничества.

Возможные направления сотрудничества в “иных областях” на территории Дунайского региона отражены в документе, представленном

Венгрией на IV сессии Комитета по подготовке Дипломатической конференции (г. Москва, 1995 год). Рассмотрение сотрудничества в “иных областях” по решению стран-членов ДК вынесено за рамки работы собственно Комиссии, что, однако, не исключает решения многих проблем этого сотрудничества в области экономики, экологии, туризма и др. с учетом возможностей и интересов дунайского судоходства.

Учитывая необходимость многостороннего сотрудничества стран Дунайского региона в перспективе, 13 европейских стран, а также Европейская Комиссия и Пакт Стабильности для Юго-Восточной Европы подписали в мае 2002 года в г. Будапеште Декларацию об основании Процесса дунайского сотрудничества, под которым предусматриваются не только указанные выше “иные области” сотрудничества, но и сфера навигации, “основным звеном которой является деятельность под эгидой Дунайской Комиссии”.

Соединяя на своём долгом пути к морю многочисленные европейские народы, населяющие его берега, Дунай с давних пор является символом “старого света”. Это нашло отражение не только в народном творчестве, но и в ряде произведений мирового искусства. В “вечном городе” Риме на Пьяцца Навона в 1648–1651 годы выдающийся скульптор средневековья Лоренцо Бернини установил фонтан “Четырёх рек”. Наряду с другими крупными реками Земли, символизирующими Америку, Азию и Африку, скульптурное изображение Дуная является символом Европейского континента. Такая же роль отведена Дунаю на картине великого фламандца Питера П. Рубенса “Четыре континента”.

Есть все основания полагать, что и в будущем “голубой Дунай” останется достойным символом Европы, продолжая играть особую роль в расширении экономических и культурных связей не только между прибрежными странами, но и в их связях с другими государствами континента в интересах единения европейских народов.



**КОНВЕНЦИЯ
О РЕЖИМЕ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ**

Союз Советских Социалистических Республик, Народная Республика Болгария, Венгерская Республика, Румынская Народная Республика, Украинская Советская Социалистическая Республика, Чехословацкая Республика и Федеративная Народная Республика Югославии,

Принимая во внимание Постановление Совета Министров Иностранных Дел от 12 декабря 1946 года о созыве Конференции для выработки новой Конвенции о режиме судоходства на Дунае в составе представителей указанных в этом решении государств и

Желая обеспечить свободное судоходство на Дунае в соответствии с интересами и суверенными правами придунайских стран, а также в целях укрепления экономических и культурных связей придунайских стран между собой и с другими странами,

Решили заключить Конвенцию о режиме судоходства на Дунае и в этих целях назначили нижеподписавшихся в качестве своих уполномоченных представителей, которые по предъявлении своих полномочий, найденных в порядке и должной форме, условились о нижеследующем.

Глава I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.

Навигация на Дунае должна быть свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства. Вышеизложенное не распространяется на перевозки между портами одного и того же государства.

Статья 2.

Установленный настоящей Конвенцией режим распространяется на судоходную часть реки Дунай от Ульма до Черного моря через Сулинское гирло с выходом к морю через Сулинский канал.

Статья 3.

Придунайские государства обязываются содержать свои участки Дуная в судоходном состоянии для речных и на соответствующих участках морских судов и производить необходимые работы для обеспечения и улучшения условий судоходства, а также не ставить препятствий или помех для судоходства на фарватерах Дуная. По вопросам, указанным в настоящей статье, придунайские государства консультируются с Дунайской Комиссией (ст.5 ниже).

Прибрежные государства могут в своих пределах предпринять работы по обеспечению судоходства, выполнение которых необходимо по возникшим срочным и непредусмотренным обстоятельствам. Государства сообщат Комиссии причины, вызывающие эти работы, и представят краткое описание этих работ.

Статья 4.

В случае, когда какое-либо придунайское государство не в состоянии будет само предпринять работы, входящие в его территориальную компетенцию, необходимые для обеспечения нормального судоходства, то такое государство должно будет передать выполнение этих работ Дунайской Комиссии (ст. 5) на условиях, которые укажет Комиссия, без права передоверия выполнения этих работ другому государству, за исключением той части речного пути, которая составит границу данного государства. В этом последнем случае Комиссия определит условия выполнения этих работ.

Придунайские государства обязываются оказывать всякого рода содействие Комиссии или государству, выполняющему указанные работы.

Глава II ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Раздел I Дунайская Комиссия

Статья 5.

Дунайская Комиссия, именуемая ниже Комиссия, учреждается в составе представителей придунайских стран по одному от каждой.

Статья 6.

Комиссия выбирает из своего состава председателя, вице-председателя и секретаря на трехлетний срок.

Статья 7.

Комиссия устанавливает сроки своих сессий и свои правила процедуры.

Первое заседание Комиссии состоится в шестимесячный срок со дня вступления в силу настоящей Конвенции.

Статья 8.

Компетенция Комиссии распространяется на Дунай согласно статье 2. В компетенцию Комиссии входит:

- a) наблюдение за исполнением постановлений настоящей Конвенции;
- b) составление общего плана основных работ в интересах судоходства на базе предложений и проектов придунайских государств и специальных речных Администраций (ст.ст. 20 и 21), а также составление общей сметы расходов, относящихся к этим работам;
- c) производство работ в случаях, предусмотренных ст. 4;
- d) консультация и рекомендации придунайским государствам, касающиеся выполнения работ, указанных в п. "b" этой статьи, с учетом при этом технических и экономических интересов, планов и возможностей данных государств;

- е) консультация и рекомендации специальным речным Администрациям (ст.ст. 20 и 21) и обмен с ними информацией;
- ф) установление единой системы навигационной путевой обстановки на всем судоходном течении Дуная, а также, с учетом специфических условий отдельных участков, основных положений о плавании по Дунаю, включая основные положения лоцманской службы;
- г) унификация правил речного надзора;
- н) координация гидрометеорологической службы на Дунае, издание единого гидрологического бюллетеня и гидрологических прогнозов, краткосрочных и долгосрочных, для Дуная;
- и) статистика судоходства на Дунае по вопросам, входящим в компетенцию Комиссии;
- ж) издание справочников, лоций, навигационных карт и атласов для нужд судоходства;
- к) составление и утверждение бюджета Комиссии, а также установление и взимание сборов, предусмотренных ст.10.

Статья 9.

Для выполнения указанных в предыдущей статье задач Комиссия имеет свой Секретариат и необходимый аппарат, персонал которых комплектуется из граждан придунайских государств.

Организация Секретариата и аппарата устанавливается самой Комиссией.

Статья 10.

Комиссия составляет свой бюджет и утверждает его большинством голосов всех членов. В бюджете должны быть предусмотрены расходы на содержание Комиссии и ее аппарата, которые покрываются за счет взносов придунайских государств, производимых ежегодно в одинаковом для каждого государства размере.

Для покрытия расходов по производству специальных работ, обеспечивающих надлежащее состояние судоходства или его улучшение, могут устанавливаться Комиссией специальные сборы.

Статья 11.

Решения Комиссии принимаются большинством голосов присутствующих членов, кроме случаев, специально предусмотренных в этой Конвенции (ст.ст. 10, 12 и 13).

Кворум Комиссии - пять членов.

Статья 12.

Решения Комиссии по вопросам, предусмотренным пунктами b), c), f), g) ст. 8, должны быть приняты большинством голосов всех членов Комиссии, однако, без майоризирования государства, на территории которого должны производиться работы.

Статья 13.

Местопребыванием Комиссии является город Галац.

Комиссия может, однако, решением, принятым большинством голосов всех членов, изменить место своего пребывания.

Статья 14.

Комиссии предоставляются права юридического лица согласно законодательству государства по месту ее пребывания.

Статья 15.

Официальными языками Комиссии являются русский и французский.

Статья 16.

Члены Комиссии и уполномоченные ею должностные лица пользуются дипломатическим иммунитетом. Служебные помещения, архивы и всякого рода документы Комиссии - неприкосновенны.

Статья 17.

Должностные лица Комиссии, обладающие соответственными полномочиями, оповещают компетентные власти придунайских государств о дошедших до сведения Комиссии нарушениях правил судоходства, санитарных правил и правил речного надзора. Компетентные власти должны, в свою очередь, оповестить Комиссию о мерах, принятых в связи с вышеупомянутыми сообщениями о нарушениях.

Статья 18.

Комиссия имеет свою печать и свой флаг, поднимаемый на служебных помещениях и судах Комиссии.

Статья 19.

Придунайские государства окажут Комиссии, а также ее должностным лицам и персоналу необходимое содействие для выполнения их обязанностей, вытекающих из этой Конвенции.

Эти должностные лица и персонал будут иметь право свободно передвигаться, при исполнении своих служебных обязанностей, по реке и в портах в пределах юрисдикции Комиссии, при условии уважения ими законодательства данного государства.

Раздел II Специальные речные Администрации

Статья 20.

В низовьях Дуная (от устья Сулинского канала до Браилова включительно) создается специальная речная Администрация для производства гидротехнических работ и регулирования судоходства, в составе представителей прибрежных сопредельных государств (Румынской Народной Республики и Союза Советских Социалистических Республик).

Администрация действует на основании соглашения между Правительствами стран-участниц Администрации.

Местом пребывания Администрации является город Галац.

Статья 21.

На участке Железных Ворот (от Винце до Костола по правому берегу и от Молдова-Веке до Турну-Северина по левому берегу Дуная) создается специальная речная Администрация Железных Ворот в составе представителей Румынской Народной Республики и Федеративной Народной Республики Югославии для производства гидротехнических работ и регулирования судоходства в указанном районе.

Администрация действует на основе соглашения между Правительствами стран-участниц Администрации.

Местом пребывания Администрации являются Оршова и Текия.

Статья 22.

Соглашения о специальных речных Администрациях (ниже именуемых Администрации), упомянутые в статьях 20 и 21, доводятся до сведения Комиссии.

Глава III РЕЖИМ СУДОХОДСТВА

Раздел I Навигация

Статья 23.

Судоходство в низовьях Дуная и районе Железных Ворот осуществляется в соответствии с правилами плавания, установленными Администрациями указанных районов. Судоходство на остальных участках Дуная осуществляется согласно с правилами, установленными соответствующими придунайскими странами, по территории которых протекает Дунай, а в тех районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, - согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами.

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

Статья 24.

Суда, плавающие по Дунаю, имеют право, с соблюдением правил, установленных соответствующими придунайскими государствами, заходить в порты, производить в них погрузочные и разгрузочные операции, посадку и высадку пассажиров, а также пополнять запасы топлива, предметов снабжения и т.д.

Статья 25.

Перевозки пассажиров и грузов в местном сообщении и перевозки между портами одного и того же государства не могут производиться судами под иностранным флагом иначе, как в согласии с национальными правилами соответствующего придунайского государства.

Статья 26.

Санитарные и полицейские правила, применяемые на Дунае, должны осуществляться без дискриминации по мотивам национальной принадлежности судов, пунктов их отправления и назначения или по каким-либо другим причинам.

Функции таможенного, санитарного и речного надзора на Дунае осуществляются придунайскими государствами, которые сообщают

Комиссии изданные ими правила, чтобы Комиссия могла содействовать унификации таможенных и санитарных правил и осуществить унификацию правил речного надзора (ст. 8, п. "g").

Таможенные, санитарные и полицейские правила должны быть такими, чтобы не мешать судоходству.

Статья 27.

При прохождении транзитных грузов по участкам, где оба берега реки Дунай принадлежат одному и тому же государству, это государство имеет право печатывать или ставить под охрану таможенного надзора транзитный товар. При этом данное государство имеет право требовать от капитана или судовладельца письменной декларации только о том, провозит ли он товар, ввоз которого запрещен данным государством, но без права запрещения транзита этого товара. Эти формальности не могут вызвать ни досмотра товара, ни замедления транзита. За представление неправильной декларации капитан или судовладелец подлежит ответственности по законам государства, которым была сделана декларация.

Если река Дунай составляет границу между двумя государствами, то суда, плоты, пассажиры и транзитный товар освобождаются при следовании по реке от всех таможенных формальностей.

Статья 28.

Суда, выделенные придунайскими государствами для несения службы речного надзора (полиции), должны нести свой национальный флаг и, кроме того, иметь отличительный единообразный знак; описание и номера этих судов сообщаются Комиссии. Плавание по Дунаю этих судов, а равно таможенных судов всех придунайских стран, может иметь место лишь в границах страны, флаг которой несет судно, а вне этих границ - только с согласия соответствующих придунайских государств.

Статья 29.

Судам, плавающим по Дунаю, предоставляется возможность пользования как судовыми радиостанциями, так и береговыми средствами связи для навигационных целей.

Статья 30.

Плавание по Дунаю военных кораблей всех непридунайских стран воспрещается.

Плавание по Дунаю военных кораблей придунайских стран за пределами страны, флаг которой несет корабль, может осуществляться только по договоренности между заинтересованными придунайскими государствами.

Раздел II Лоцманская служба

Статья 31.

В низовьях Дуная и в районе Железных Ворот создаются лоцманские корпуса, подчиненные соответствующим Администрациям (ст. 22).

Правила лоцманской службы устанавливаются Администрациями в соответствии с основными положениями о плавании по Дунаю (ст. 8, п. "f") и сообщаются Комиссии.

Статья 32.

Проводка судов в низовьях Дуная и в районе Железных Ворот осуществляется лоцманами, входящими в состав соответствующих лоцманских корпусов, или лоцманами, сдавшими экзамен в органах соответствующей речной Администрации и допущенными данной Администрацией к проводке судов.

Статья 33.

Состав лоцманских корпусов комплектуется из граждан придунайских стран-участниц соответствующих Администраций. Порядок комплектования корпусов устанавливается особыми соглашениями между указанными выше (ст.ст. 20 и 21) участниками этих Администраций.

Глава IV ПОРЯДОК ПОКРЫТИЯ РАСХОДОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СУДОХОДСТВА

Статья 34.

Финансирование гидротехнических работ на Дунае, производимых придунайскими странами согласно ст. 3 настоящей Конвенции, осуществляется соответствующими придунайскими странами.

Финансирование работ, предусмотренных ст. 8, п. "с", производится Комиссией.

Статья 35.

Для покрытия расходов по обеспечению судоходства придунайские государства, по согласованию с Комиссией, могут устанавливать с судов навигационные сборы, размер которых определяется в зависимости от стоимости содержания обстановки и стоимости работ, указанных в ст. 34.

Статья 36.

Для покрытия расходов по обеспечению судоходства и по работам, производимым Администрациями, последними устанавливаются особые сборы, взимаемые с судов, проходящих на участках между устьем Сулинского канала и Браиловом и от Винце до Костола по правому берегу и от Молдова-Веке до Турну-Северина по левому берегу Дуная.

Об установленных Администрациями особых сборах и порядке их взимания Администрации информируют Комиссию.

Статья 37.

Суммы специальных навигационных и особых сборов, взимаемых Комиссией, придунайскими государствами и Администрациями, не должны приносить прибыли.

Статья 38.

Порядок взимания специальных, навигационных и особых сборов определяется инструкциями, разработанными соответственно Комиссией, придунайскими государствами и Администрациями. Инструкции, издаваемые придунайскими государствами и Администрациями, согласовываются с Комиссией.

Исчисление сборов производится по грузовместимости судов.

Статья 39.

Выполнение работ и распределение расходов по производству этих работ на участках Дуная, образующих государственную границу, регулируются по соглашению между соответствующими пограничными государствами.

Статья 40.

Портовые сборы с судов взимаются властями соответствующих придунайских государств. При этом не будет допускаться никакой дискриминации по мотивам национальной принадлежности судов, пунктов их отправления или назначения, или по каким-либо другим причинам.

Статья 41.

Суда, заходящие в порты для производства погрузочно-разгрузочных работ, будут иметь право пользоваться погрузочно-разгрузочными механизмами, приспособлениями, складами, складскими площадями и т. п. на основе соглашений с соответствующими транспортно-экспедиторскими учреждениями.

При этом, при установлении размера оплаты за произведенные работы, не будет допускаться никакой дискриминации.

Не будут считаться дискриминацией льготы, которые, в соответствии с торговыми обычаями, даются в зависимости от объема работ и характера груза.

Статья 42.

Никакие сборы за транзит, как таковой, с судов, плотов, пассажиров и товаров устанавливаться не будут.

Статья 43.

Тарифы лоцманских сборов в низовьях Дуная и в районе Железных Ворот устанавливаются соответствующими Администрациями и сообщаются Комиссии.

Глава V ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 44.

В этой Конвенции выражения “придунайское государство” или “придунайская страна” означают государство, имеющее берег или берега по Дунаю в понимании, установленном ст. 2.

Статья 45.

Любой спор между участниками настоящей Конвенции относительно применения и толкования Конвенции, не решенный путем прямых переговоров, по требованию любой из спорящих сторон будет передан на разрешение согласительной комиссии из членов, назначаемых по одному от каждой из спорящих сторон, и одного члена, назначаемого председателем Дунайской Комиссии из числа граждан государств, не участвующих в споре, а если председатель Комиссии является гражданином государства, участвующего в споре, то — Дунайской Комиссией.

Решение согласительной комиссии признается окончательным и обязательным для спорящих сторон.

Статья 46.

Настоящая Конвенция может быть пересмотрена по требованию большинства подписавших ее государств. Это требование будет направлено Правительству Федеративной Народной Республики Югославии, которое в кратчайший срок пригласит на конференцию все государства, подписавшие настоящую Конвенцию. Пересмотренные постановления войдут в силу лишь после сдачи на хранение ратификационных грамот шестью государствами, подписавшими настоящую Конвенцию.

Статья 47.

Настоящая Конвенция с Приложениями, русский и французский тексты которой являются аутентичными, подлежит ратификации и войдет в силу после сдачи шести ратификационных грамот. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Правительству Федеративной Народной Республики Югославии, в архивах которого будет храниться подлинный экземпляр настоящей Конвенции.

Правительство Федеративной Народной Республики Югославии разошлет всем участникам Конвенции заверенные копии подлинного экземпляра и будет уведомлять участников Конвенции о сдаче ратификационных грамот на хранение по мере их поступления.

ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЛОЖЕНИЙ

Приложение I. О вхождении Австрии в состав Дунайской Комиссии.

Приложение II. Об участке Габчиково - Гёнью.

**О ВХОЖДЕНИИ АВСТРИИ В СОСТАВ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

1. Представитель Австрии войдёт в состав Дунайской Комиссии после урегулирования вопроса о Договоре с Австрией.
2. Настоящее Приложение вступит в силу одновременно с Конвенцией о режиме судоходства на Дунае как её неотъемлемая часть.

ОБ УЧАСТКЕ ГАБЧИКОВО – ГЁНЬЮ

Что касается работ, необходимых для обеспечения нормальных условий судоходства на участке Габчиково - Гёню (от 1821 до 1791 км), Договаривающиеся Стороны согласны признать, что содержание этого участка в надлежащем судоходном состоянии является общим интересом и что необходимые для этого работы далеко выходят за пределы работ, которых можно разумно требовать от соответствующих прибрежных стран.

Поэтому условлено, что Дунайская Комиссия должна обсудить и решить вопрос о том, будет ли для достижения этой цели целесообразно учредить для этого участка специальную речную Администрацию подобно тем, которые предусмотрены в ст.ст. 20 и 21, или же будет достаточно применить к этому участку постановления ст.ст. 4 и 34 (абзац 2) настоящей Конвенции.

Правила, аналогичные ст. 20 настоящей Конвенции, неотъемлемой частью которой является настоящее Приложение, будут применимы в случае, если Администрация будет учреждена.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся уполномоченные подписали настоящую Конвенцию и приложили к ней печати.

Совершено в городе Белград августа 18 дня тысяча девятьсот сорок восьмого года.

**ЗА СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
(Подпись)
ЗА НАРОДНУЮ РЕСПУБЛИКУ БОЛГАРИИ
(Подпись)
ЗА ВЕНГЕРСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
(Подпись)
ЗА РУМЫНСКУЮ НАРОДНУЮ РЕСПУБЛИКУ
(Подпись)
ЗА УКРАИНСКУЮ СОВЕТСКУЮ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
(Подпись)
ЗА ЧЕХОСЛОВАЦКУЮ РЕСПУБЛИКУ
(Подпись)
ЗА ФЕДЕРАТИВНУЮ НАРОДНУЮ
РЕСПУБЛИКУ ЮГОСЛАВИИ
(Подпись)**

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ К КОНВЕНЦИИ
О РЕЖИМЕ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ, ПОДПИСАННОЙ
В БЕЛГРАДЕ
18 августа 1948 года**

1. Констатируется, что ранее применявшийся режим судоходства на Дунае, равно как и акты, предусматривающие установление этого режима, в частности, Конвенция, подписанная в Париже 23 июля 1921 года, утратили свою силу.

2. Всё имущество, принадлежавшее бывшей Европейской Дунайской Комиссии, передаётся специальной речной Администрации в низовьях Дуная, учреждаемой в соответствии со ст. 20 Конвенции, к которой относится настоящий Протокол.

3. Достигнуто соглашение относительно признания погашенными всех обязательств бывшей Европейской Дунайской Комиссии по оплате кредитов, предоставленных ей Великобританией, Францией, Россией и другими государствами.

4. Обязательства бывшей Международной Дунайской Комиссии, равно как и обязательства бывшей Администрации Железных Ворот и Катарактов, и гарантии в обеспечение этих обязательств признаются погашенными.

5. Неликвидированное имущество бывшей Международной Дунайской Комиссии передаётся Дунайской Комиссии, предусмотренной статьёй 5 Конвенции, к которой относится настоящий Протокол. Часть имущества бывшей Международной Дунайской Комиссии, переданная в распоряжение бывшей Администрации Железных Ворот и Катарактов, и всё имущество бывшей Администрации Железных Ворот и Катарактов передаются специальной речной Администрации Железных Ворот, учреждаемой в соответствии со статьёй 21 Конвенции, к которой относится настоящий Протокол.

Совершено в городе Белград 18 августа тысяча девятьсот сорок восьмого года.

**ЗА СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
(Подпись)
ЗА НАРОДНУЮ РЕСПУБЛИКУ БОЛГАРИИ
(Подпись)
ЗА ВЕНГЕРСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
(Подпись)**

ЗА РУМЫНСКУЮ НАРОДНУЮ РЕСПУБЛИКУ

(Подпись)

ЗА УКРАИНСКУЮ СОВЕТСКУЮ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕСПУБЛИКУ

(Подпись)

ЗА ЧЕХОСЛОВАЦКУЮ РЕСПУБЛИКУ

(Подпись)

ЗА ФЕДЕРАТИВНУЮ НАРОДНУЮ
РЕСПУБЛИКУ ЮГОСЛАВИИ

(Подпись)

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ от 26 марта 1998 года
К КОНВЕНЦИИ О РЕЖИМЕ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ
от 18 августа 1948 года**

Австрийская Республика,
Республика Болгария,
Венгерская Республика,
Федеративная Республика Германия,
Республика Молдова,
Российская Федерация,
Румыния,
Словацкая Республика,
Украина,
Республика Хорватия и
Союзная Республика Югославия,

далее именуемые Договаривающимися Сторонами,

убежденные в необходимости привести определенные положения Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной в Белграде 18 августа 1948 года, в соответствие с изменившимися тем временем политическими и экономическими обстоятельствами,

руководствуясь стремлением предоставить всем придунайским государствам возможность участия,

договорились о нижеследующем:

Статья 1

(1) Федеративная Республика Германия присоединяется к Конвенции о режиме судоходства на Дунае от 18 августа 1948 года в качестве Договаривающейся Стороны на равных правах с государствами-участниками и их правопреемниками.

(2) Государствами-участниками и их правопреемниками являются Австрийская Республика, Республика Болгария, Венгерская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словацкая Республика, Украина, Республика Хорватия и Союзная Республика Югославия.

Статья 2

Статья 2 Конвенции принимается в следующей редакции:

“Конвенция распространяется на судоходную часть Дуная от Кельхейм до Черного моря через Сулинское гирло с выходом к морю через Сулинский канал”.

Статья 3

Статья 5 Конвенции принимается в следующей редакции:

“Учреждается Дунайская Комиссия, именуемая ниже “Комиссия”, в состав которой входит по одному представителю от каждой Договаривающейся Стороны”.

Статья 4

Статья 10 Конвенции принимается в следующей редакции:

“Комиссия составляет свой бюджет и утверждает его большинством голосов всех Договаривающихся Сторон. В бюджете должны быть предусмотрены расходы на содержание Комиссии и ее аппарата, которые покрываются за счет взносов Договаривающихся Сторон, производимых ежегодно в одинаковом для каждой Договаривающейся Стороны размере.”

Статья 5

Статья 15 Конвенции принимается в следующей редакции:

“Официальными языками Комиссии являются немецкий, русский и французский”.

Статья 6

Статья 46 Конвенции принимается в следующей редакции:

“Изменения к настоящей Конвенции принимаются со взаимного согласия всех Договаривающихся Сторон. Они вступают в силу первого числа месяца, следующего за тем, когда все Договаривающиеся Стороны уведомят Правительство Союзной Республики Югославия о том, что внутригосударственные процедуры, необходимые для вступления в силу вышеуказанных изменений, ими выполнены”.

Статья 7

(1) Настоящий Дополнительный протокол вступит в силу первого числа месяца, следующего за тем, когда восемь Договаривающихся Сторон

уведомят Правительство Союзной Республики Югославия о том, что внутригосударственные процедуры, необходимые для его вступления в силу, ими выполнены. Для других Договаривающихся Сторон настоящий Дополнительный протокол вступит в силу в день получения Правительством Союзной Республики Югославия их уведомлений о том, что необходимые для его вступления в силу внутригосударственные процедуры выполнены.

(2) Правительство Союзной Республики Югославия уведомит Договаривающиеся Стороны о поступлении каждого уведомления согласно пункту 1 настоящей Статьи и о вступлении в силу настоящего Дополнительного протокола.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящий Дополнительный протокол.

Совершено в Будапеште двадцать шестого марта тысяча девятьсот девяносто восьмого года в одном экземпляре на немецком, русском и французском языках, причем каждый текст имеет одинаковую силу. Этот экземпляр сдается на хранение Правительству Союзной Республики Югославия, которое направит нижеподписавшимся государствам заверенные копии.

ЗА АВСТРИЙСКУЮ РЕСПУБЛИКУ

(Подпись)

ЗА РЕСПУБЛИКУ БОЛГАРИЯ

(Подпись)

ЗА ВЕНГЕРСКУЮ РЕСПУБЛИКУ

(Подпись)

ЗА ФЕДЕРАТИВНУЮ РЕСПУБЛИКУ ГЕРМАНИЯ

(Подпись)

ЗА РЕСПУБЛИКУ МОЛДОВА

(Подпись)

ЗА РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ

(Подпись)

ЗА РУМЫНИЮ

(Подпись)

ЗА СЛОВАЦКУЮ РЕСПУБЛИКУ

(Подпись)

ЗА УКРАИНУ

(Подпись)

ЗА РЕСПУБЛИКУ ХОРВАТИЯ

(Подпись)

ЗА СОЮЗНУЮ РЕСПУБЛИКУ ЮГОСЛАВИЯ

(Подпись)

**ПРОТОКОЛ В СВЯЗИ С ПОДПИСАНИЕМ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОТОКОЛА от 26 марта 1998 года
К КОНВЕНЦИИ О РЕЖИМЕ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ
от 18 августа 1948 года**

Уполномоченные

Австрийской Республики,
Республики Болгария,
Венгерской Республики,
Республики Молдова,
Российской Федерации,
Румынии,
Словацкой Республики,
Украины,
Республики Хорватия и
Союзной Республики Югославия

приняли к сведению следующее заявление Федеративной Республики Германия в связи с подписанием Дополнительного протокола от 26 марта 1998 года к Конвенции о режиме судоходства на Дунае от 18 августа 1948 года:

1. Присоединение Федеративной Республики Германия к Конвенции не затрагивает обязательства, вытекающие из ее членства в Европейском Сообществе.
2. На германском участке Дуная плавсредства и приспособления, используемые в учениях для форсирования рек, не будут рассматриваться как военные корабли согласно абзацу 1 статьи 30 Конвенции и могут плавать по германскому участку Дуная с согласия Правительства Федеративной Республики Германия.
3. В отношении статьи 27 Конвенции о режиме судоходства на Дунае следует иметь в виду, что таможенные вопросы на территории Европейского Сообщества входят в компетенцию Европейского Сообщества.

В удостоверение чего уполномоченные нижеупомянутых государств подписали настоящий Протокол, составленный на немецком, русском и французском языках.

Совершено в Будапеште двадцать шестого марта тысяча девятьсот девяносто восьмого года.

ЗА АВСТРИЙСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
(Подпись)

ЗА РЕСПУБЛИКУ БОЛГАРИЯ
(Подпись)

ЗА ВЕНГЕРСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
(Подпись)

ЗА ФЕДЕРАТИВНУЮ РЕСПУБЛИКУ ГЕРМАНИЯ
(Подпись)

ЗА РЕСПУБЛИКУ МОЛДОВА
(Подпись)

ЗА РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ
(Подпись)

ЗА РУМЫНИЮ
(Подпись)

ЗА СЛОВАЦКУЮ РЕСПУБЛИКУ
(Подпись)

ЗА УКРАИНУ
(Подпись)

ЗА РЕСПУБЛИКУ ХОРВАТИЯ
(Подпись)

ЗА СОЮЗНУЮ РЕСПУБЛИКУ ЮГОСЛАВИЯ
(Подпись)

РУКОВОДИТЕЛИ СЕКРЕТАРИАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ (1949-2004 ГОДЫ)

Руководитель Секретариата – постоянно действующего исполнительного органа Дунайской Комиссии – впервые был избран на 1-й сессии ДК (ноябрь 1949 года). За прошедшие десятилетия официальное наименование этого должностного лица неоднократно изменялось. Руководителями Секретариата были:



Морозов Григорий (Советский Союз) – секретарь Дунайской Комиссии, 1949-1953 годы.



Халачев Кирилл (Болгария) – директор Секретариата и рабочего аппарата, 1953-1960 годы.



Русу Мартин (Румыния) – директор Секретариата и рабочего аппарата, 1960-1963 годы.



Андроне Нае (Румыния) – директор Секретариата и рабочего аппарата, 1963-1966 годы.



Капикраян Лука (Советский Союз) – директор Секретариата и рабочего аппарата, 1966-1972 годы.



Фекете Дьёрдь (Венгрия) – директор Секретариата, 1972-1978 годы.



Кинцел Людовит (Чехословакия) – директор Секретариата, 1978-1984 годы.



Лалосевич Джордже (Югославия) – директор Секретариата, 1984-1990 годы.



Штрассер Гельмут (Австрия) – директор Секретариата, 1990-1994 годы; генеральный директор Секретариата, 1994-1999 годы.



Недялков Данаил (Болгария) – генеральный директор Секретариата с июля 1999 года.

СТАТИСТИКА ДУНАЙСКОГО СУДОХОДСТВА (1950–2000 ГОДЫ)

Статистический учет дунайского судоходства ведется ДК с 1950 года. В полном объеме показатели объемов перевозок, наличия флота и грузооборота портов в бассейне публикуются Дунайской Комиссией с 1962 (1964) года.

Статистика основных показателей судоходства за 1950–2000 годы с 10-летним интервалом приведена ниже в сводных таблицах. В общих объемах перевозок грузов на Дунае по видам плавания (табл. 2) дополнительно приведен 1987 год – самый результативный за всю историю дунайского судоходства.

К числу основных дунайских портов (табл. 7) отнесены порты, в которых за время их существования хотя бы однажды годовой грузооборот превысил 1 млн. т.

Показатели таблиц 1,3,6 и 7 в период 1950-1990 годов фактически являются: по Украине – показателями, которые статистикой ДК относились к бывшему Советскому Союзу, по Словакии – к бывшей Чехословакии. Показатели по Хорватии в период 1950-1990 годов фактически учитывались в общих показателях по Югославии (с 2002 г. – Сербия и Черногория), в состав которой входила Хорватия.

Таблица 1. НАЛИЧИЕ ФЛОТА НА ДУНАЕ ПО СТРАНАМ

Год	Количество судов	Общая мощность, тыс. кВт	Общая грузоподъемность, тыс. т
Украина			
1962	436	60,8	386,4
1970	641	156,6	764,9
1980	653	273,1	932,3
1990	1036	315,6	1354,4
2000	616	217,8	809,1
Молдова			
1962	–	–	–
1970	–	–	–
1980	–	–	–
1990	–	–	–
2000	13	2,4	17,8
Румыния			
1962	353	27,3	259,0
1970	1114	66,5	408,4
1980	1484	118,1	918,6
1990	2197	248,9	1745,9
2000	2097	351,0	1777,9
Болгария			
1962	100	7,3	68,8

Год	Количество судов	Общая мощность, тыс. кВт	Общая грузоподъемность, тыс. т
1970	265	19,7	227,5
1980	316	31,3	323,9
1990	218	27,9	289,3
2000	303	61,0	325,8
Югославия			
1962	1188	49,5	430,4
1970	1197	77,1	629,6
1980	1244	100,6	761,3
1990	1139	117,8	741,9
2000	681	97,5	579,4
Хорватия			
1962	-	-	-
1970	-	-	-
1980	-	-	-
1990	-	-	-
2000	190	18,5	99,6
Венгрия			
1962	429	30,2	206,0
1970	459	44,7	263,7
1980	460	47,4	299,4
1990	441	57,6	328,4
2000	182	31,9	196,6
Словакия			
1962	167	19,1	126,9
1970	239	31,7	196,5
1980	223	42,4	218,9
1990	320	60,0	387,9
2000	257	61,3	347,4
Австрия			
1962	298	20,7	223,3
1970	265	36,9	221,8
1980	214	46,0	195,8
1990	232	44,4	257,9
2000	190	44,1	232,4
ФРГ			
1962	171	15,8	106,4
1970	116	19,7	75,4
1980	81	13,9	48,9
1990	69	14,0	47,7
2000	97*	26,6*	93,6*
Итого			
1962	3142	230,6	1807,2
1970	4296	453,0	2787,8
1980	4675	672,9	3699,1
1990	5652	886,1	5153,6
2000	4626	912,0	4480,6

* 1999 год

Таблица 2. ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НА ДУНАЕ ПО ВИДАМ ПЛАВАНИЯ

Год	Загранплавание		Каботаж		Всего	
	тыс. т	%	тыс. т	%	тыс. т	%
1950	4232	43,5	5502	56,5	9734	100,0
1960	11411	45,5	13643	54,5	25054	100,0
1970	21411	38,6	34063	61,4	55474	100,0
1980	31611	35,0	58731	65,0	90342	100,0
1987	31072	33,8	60769	66,2	91841	100,0
1990	34102	49,0	35469	51,0	69571	100,0
2000	19696	72,7	7387	27,3	27083	100,0

Таблица 3. ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НАЦИОНАЛЬНЫМИ СУДАМИ ПРИДУНАЙСКИХ СТРАН, ТЫС. Т

Страна	1962	1970	1980	1990	2000
Украина	4040	10336	14177	14016	2907
Молдова	—	—	—	—	9
Румыния	2646	4355	18261	14591	10688
Болгария	2335	8351	13316	5690	1432
Югославия	4144	10934	17782	11821	3153
Хорватия	—	—	—	—	268
Венгрия	5776	9448	11339	5632	977
Словакия	1851	5175	3608	5785	1459
Австрия	2284	3126	3358	3162	2935
ФРГ	1044	1492	870	1313	8102
Всего	24120	53217	82711	62010	31930

Таблица 4. СУДА, ПРОШЕДШИЕ СУЛИНСКИМ КАНАЛОМ

Год	Количество судов	Перевезено грузов, тыс. т	Год	Количество судов	Перевезено грузов, тыс. т
1950	238	...	1980	4076	10836
1960	1311	1497	1990	1876	3880
1970	1844	2849	2000	1918	2732

Таблица 5. ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА ДУНАЕ ПО ВИДАМ ПЛАВАНИЯ

Год	Загранплавание		Каботаж и местные линии		Всего	
	тыс. чел.	%	тыс. чел.	%	тыс. чел.	%
1964	77	1,6	4787	98,4	4864	100,0
1970	145	2,8	4960	97,2	5105	100,0
1980	690	11,3	5406	88,7	6096	100,0
1990	724	12,1	5250	87,9	5974	100,0
2000	531	15,1	2996	84,9	3527	100,0

Таблица 6. ОБЩИЙ ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ ПРИДУНАЙСКИХ СТРАН, ТЫС. Т

Страна	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Украина	2155	6436	16976	22873	26217	5367
Румыния	2647	5340	12148	39250	25237	14316
Болгария	911	2933	14463	22569	9485	3992
Югославия	2097	4116	15087	25254	19532	9248
Хорватия	—	—	—	—	—	656
Венгрия	6956	9562	18494	22292	11614	2603
Словакия	947	3477	4441	7344	10395	2858
Австрия	1245	6700	7417	7417	7408	8933
ФРГ	1364	3198	4665	3414	3148	6203
Всего	18322	41732	93691	150413	113036	54176

Таблица 7. ГРУЗОБОРОТ ОСНОВНЫХ ДУНАЙСКИХ ПОРТОВ, ТЫС. Т

Порт	Страна	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Усть-Дунайск	Украина	—	—	—	845	7499	590
Килия	"	—	—	530	661	1018	19
Измаил	"	796	3104	6574	9331	8052	3637
Рени	"	1202	3158	9872	12036	10666	1122
Тулча	Румыния	...	...	597	...	1076	1281
Галац	"	276	599	2834	11543	9784	8098
Браила	"	428	1025	2259	2763	1898	882
Кэлэраши	"	...	...	415	3126	...	...
Джурджу	"	617	1302	1469	2623	923	391
Силистра	Болгария	...	...	604	902	163	...
Русе	"	368	1198	3230	4807	2588	632*
Свиштов	"	227	569	1983	3068	3590	662*
Лом	"	77	501	2144	3069	2576	1341*
Видин	"	...	...	749	1135	212	32*
Прахово	Югославия	...	...	974	923	1353	276*
Смедерево	"	...	...	396	905	1488	348*
Белград	"	1075	2298	5260	2160	1515	975*
НовиСад	"	...	...	1777	662	986	791*
Мохач, Байя	Венгрия	...	...	501	1691	1930	184
Дунауйварош	"	...	593	2255	2657	2245	420
Будапешт	"	2288	2518	4487	6387	2626	1631
Дьёр	"	...	...	347	584	569	14
Комарно	Словакия	476	1864	2966	3599	2532	346
Братислава	"	451	1009	1475	1881	4373	2512
Вена	Австрия	...	2275	2795	1154	1491	1408
Линц	"	1200	3464	4346	5610	4838	4993
Регенсбург	Германия	1322	2745	3733	3009	1879	2100*

* 1999 год

СПИСОК ОСНОВНЫХ ИЗДАНИЙ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ (по состоянию на 1 января 2004 года)

Настоящий список содержит перечень основных изданий ДК, которые могут представить практический интерес для специалистов. Материалы, издававшиеся ДК неоднократно под одним и тем же, либо под частично измененным названием, но посвященные одним и тем же вопросам, представлены в списке последним по времени изданием. Это же относится к периодическим (ежегодным) изданиям, для которых в таблице содержатся соответствующие сноски.

Издания сгруппированы в шести тематических разделах по градации ДК. Все материалы ДК изданы до 2000 года на русском и французском языках, с 2000 года часть материалов была издана также на немецком языке.

№ п/п	Наименование издания	Год издания
I. Общие вопросы и протоколы		
1	Конвенция о режиме судоходства на Дунае	1975
2	Дунайская Комиссия	1998
	Протоколы Дунайской Комиссии, тома 1-60	
3	Протокол Дунайской Комиссии, том 61 (61-я сессия, апрель 2003 года) ¹⁾	2003
4	Протокол юбилейной сессии Дунайской Комиссии, посвященной 25-ой годовщине подписания Конвенции о режиме судоходства на Дунае	1973
5	Протокол юбилейной сессии Дунайской Комиссии, посвященной 50-ой годовщине подписания Конвенции о режиме судоходства на Дунае	1998
II. Навигационные вопросы		
1	Лоцманские карты р. Дунай:	
1.1	от 171 км (Браила) до 0 км (Сулина), том I	1990
1.2	от 375 км (Кэлэраши) до 171 км (Браила), том II	1992
1.3	от 610 км до 375 км, том III-1	1993
1.4	от 845,5 км (устье р. Тимок) до 610 км (Сомовит), том III-2	1994
1.5	от 1170 км (Белград) до 845,5 км (болгаро-югославская граница), том IV	1997
1.6	от 1443 км (венгеро-югославская граница) до 1170 км (устье реки Сава), том V	1987
1.7	от 1656 км (Будапешт) до 1433 км (венгеро-югославская граница), том VI	2003
1.8	от 1880 км (Девин) до 1656 км (Будапешт), том VII	1997
1.9	от 2060 км (шлюз Ибс-Перзенбейг) до 1880 км (Девин), том VIII	1996
1.10	от 2223 км (германо-австрийская граница) до 2060 км (шлюз Ибс-Перзенбейг), том IX	1992
1.11	от 2414 км (Кельхейм) до 2223 км (германо-австрийская граница), том X	2002
2	Лоция р. Дунай	1989
3	Основные положения о плавании по Дунаю и Особые рекомендации по применению компетентными властями придунайских государств Основных положений о плавании по Дунаю	2000

¹⁾ Ежегодное издание с 1951 года

№ п/п	Наименование издания	Год издания
4	Местные правила плавания по Дунаю (особые положения)	1997
5	Сборник предписаний, касающихся безопасности плавания в портах и зимовниках, открытых для международного судоходства на Дунае	1981
6	Коды, применяемые в радиосвязи на Дунае	1971
7	Рекомендации об основных технических и эксплуатационных параметрах радиолокационных станций, используемых в судоходстве на Дунае	1995
8	Рекомендации о выдаче удостоверений на право управления судном с помощью радиолокатора	1995
9	Рекомендации по применению радиосвязи в судоходстве на Дунае	1989
10	Дополнение Рекомендаций по применению радиосвязи в судоходстве на Дунае новой статьей IX "Автоматическая система опознавания судовых станций, работающих в диапазоне метровых волн (АТИС)"	1992
11	Рекомендации по оптимальным типам радиолокационных отражателей и их установке на знаках навигационной путевой обстановки на Дунае	1989
12	Рекомендации по использованию системы ИНМАРСАТ-С в судоходстве на Дунае	1994
13	Рекомендации о выдаче удостоверения оператора судовой радиостанции, работающей в режиме радиотелефонии	1994
14	Инструкции по расстановке знаков навигационной путевой обстановки на Дунае	1991
15	Обзорная карта р. Дунай	1998
16	Километровник р. Дунай	2002
17	Справочник судоводителя	2001
18	Рекомендации по унификации электрооборудования толкаемых составов на Дунае	1985
19	Рекомендации по обслуживанию безэкипажных судов и Рекомендации о технических требованиях, предъявляемых к стоянкам составов в портах, на рейдах и у причалов	1973
20	Рекомендации по технико-навигационным характеристикам толкаемых составов и Методы проведения испытаний толкаемых составов	1981
21	Рекомендации, касающиеся технических предписаний для судов внутреннего плавания	1995
22	Дополнение Рекомендаций, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания, новой главой 18 "Предотвращения загрязнения вод"	1997
23	Рекомендации, касающиеся требований при выдаче удостоверений судоводителей для судов внутреннего плавания по Дунаю	1995
24	Правила перевозки опасных грузов по Дунаю (ВОПОГ – Д)	1997
25	Рекомендации о выдаче и взаимном признании удостоверений радиооператора радиотелефонной службы на внутренних водных путях	2003
III. Гидротехнические вопросы		
1	Информация о содержании судоходного фарватера и о критических участках Дуная от Кельштейма до Сулины в 2001 году ²⁾	2003
2	Рекомендации по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае	1988
3	Рекомендации по предотвращению загрязнения вод Дуная от судоходства	1997
4	Продольный профиль р. Дунай от Ульма (2586,3 км) до Сулины (0 км)	1990
5	Альбом излучин реки Дунай	1974
6	Альбом мостов на Дунае (описание условий прохождения судов под мостами)	1992

²⁾ Ежегодное издание с 1962 года (название изменялось)

№ п/п	Наименование издания	Год издания
7	Альбом мостов на Дунае. Листы, переработанные с учетом изменений, о которых сообщили компетентные органы стран-членов Дунайской Комиссии	2001
IV. Гидрометеорологические вопросы		
1	Гидрологический ежегодник р. Дунай за 2001 год ³⁾	2003
2	Гидрологический справочник р. Дунай, 1921 – 1990 годы	1994
3	Рекомендации по координации гидрометеорологической службы на Дунае	1979
4	Дополнение к Рекомендациям по координации гидрометеорологической службы на Дунае "Обеспечение судоводителей регулярной информацией о текущих и ожидаемых гидрометеорологических условиях"	1986
5	Рекомендации о способах составления и доведения штормовых предупреждений до судоводителей на Дунае	1981
6	Новый расчет низких судоходных и регуляционных уровней по основным водомерным постам на Дунае	1995
7	Информационный сборник "Методы долгосрочных и краткосрочных прогнозов для целей судоходства на Дунае"	1991
8	Рекомендации по обеспечению судоходства на Дунае гидрометеорологической информацией	1997
V. Статистические вопросы		
1	Статистический ежегодник Дунайской Комиссии за 2001 год ⁴⁾	2003
2	Статистический справочник Дунайской Комиссии за период 1950-2000 гг.	2003
3	Сборник статистических документов	1968
VI. Юридические и организационные вопросы		
1	Правила процедуры и другие организационные документы Дунайской Комиссии	1997
2	Правила речного надзора на Дунае	1964
3	Рекомендации по унификации правил санитарного надзора на Дунае	1990
4	Рекомендации по унификации правил ветеринарного и фитосанитарного надзора на Дунае	1992
5	Рекомендации по унификации правил таможенного надзора на Дунае	1993
6	Указатель к Постановлениям и другим документам, принятым Дунайской Комиссией и помещенным в протоколах Комиссии:	
	тома 1-34	1979
	тома 35-54	1996

³⁾ Ежегодное издание с 1953 года.

⁴⁾ Ежегодное издание с 1963 года.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	3
Глава I. Судоходство и международно-правовой режим Дуная до середины XIX в.	5
Глава II. Между серединами двух столетий	11
Глава III. В условиях современного международно-правового режима Дуная	23
1. Конвенция о режиме судоходства на Дунае	23
2. Современные навигационные условия	29
3. Дунайское судоходство после заключения Белградской конвенции	37
Глава IV. Дунайская Комиссия – международная межправительственная организация	43
Глава V. Главная забота – судоходство	57
1. Нормативное и информационное обеспечение дунайского судоходства	57
2. Сотрудничество с международными организациями	62
3. Тревожные годы.....	63
Глава VI. Дунайское судоходство и Дунайская Комиссия: взгляд в будущее	68
Приложения	
1. Конвенция о режиме судоходства на Дунае	77
2. Дополнительный протокол к Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной в Белграде 18 августа 1948 года	93
3. Дополнительный протокол от 26 марта 1998 года к Конвенции о режиме судоходства на Дунае от 18 августа 1948 года	95
4. Протокол в связи с подписанием Дополнительного протокола от 26 марта 1998 года к Конвенции о режиме судоходства на Дунае от 18 августа 1948 года	98
5. Руководители Секретариата Дунайской Комиссии (1949-2004 годы).....	100
6. Статистика дунайского судоходства (1950-2000 годы)	103
7. Список основных изданий Дунайской Комиссии (по состоянию на 1 января 2004 года)	107

Авторский коллектив:



Капитан Данаил Недялков,
генеральный директор Секретариата Дунайской
Комиссии (руководитель коллектива)

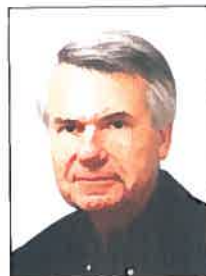


Инженер Яков Шпигельман,
заведующий сектором международного внутреннего
судоходства Научно-исследовательского проектно-
конструкторского института морского флота Украины



Капитан Виктор Воронцов,
эксперт Российского Речного Регистра,
академик Российской академии транспорта

при участии



Экхардта Шульце-Раушенбаха,
советника Секретариата Дунайской Комиссии
по вопросам изданий и по связям с общественностью

Д. Недялков, Я. Шпигельман, В. Воронцов, Э. Шульце-Раушенбах.
Дунайская Комиссия и дунайское судоходство. – Будапешт,
Дунайская Комиссия, 2004 г. – 112 стр.

Технический редактор *М. Ляуфер*
Корректор *О. Жирнихина*
Компьютерный набор *В. Кувшинова, И. Пономаренко, О. Широкова*
Компьютерная обработка фотографий *М. Береш, В. Рибковский,*
Е. Войниченко
Макетирование *И. Бежик, А. Бузунова*
Картосхемы *И. Бежик*

Отпечатано в типографии “Моряк”
Одесса