

Вопросы территории

О СУДОХОДСТВЕ ПО РЕЙНУ

А. Бур*

Специальной комиссией по речному судоходству, которая работает под эгидой ООН и тесно сотрудничает с Европейским союзом, является Центральная комиссия судоходства по Рейну. Она вносит большой вклад в развитие принципов международного судоходства, в том числе в юридической области. Центральная комиссия судоходства по Рейну является одним из самых старых межправительственных органов, которые регулируют принципиальные правовые аспекты международного судоходства.

Реки всегда являются соединительными артериями между государствами, и общность прибрежных государств вылилась в принятие оперативных документов — своеобразных инструментов по регулированию речного судоходства в общих интересах.

В Европе это развитие завершилось принятием на Венском конгрессе основных принципов речного судоходства. Была создана чрезвычайно хорошо разработанная система юридических принципов, и эта система существует уже более 180 лет. Система рейнского судоходства разработана в 1831 году. Она была подтверждена в 1931 году, то есть почти 100 лет спустя. Так европейцы создали интеграционную систему управления судоходством, которая обеспечила безопасность и хорошее качество судовождения по Рейну.

Постоянный секретариат организации по рейнскому судоходству находится в Страсбурге. В данный момент этот орган состоит из представителей пяти стран. Великобритания недавно вышла из его состава, а Австрия просила о включении ее представителя в состав этого органа. Постоянный секретариат призван регулировать все текущие вопросы по рейнскому судоходству, прежде всего обеспечение выполнения основных принципов, отраженных в конвенциях и межправительственных договорах по этому вопросу, а также в двусторонних межправительственных соглашениях.

* Представитель Центральной комиссии судоходства по Рейну (г. Страсбург, Франция).

В первую очередь речь идет об обеспечении безопасности и свободы судоходства по Рейну, которая подразумевает перемещение грузов и лиц. В это понятие также включаются свободный фрахт и перемещение торговых грузов по Рейну. Этот принцип свободы судоходства также предполагает свободу предпринимательства в прибрежной зоне, прилегающей к реке. Никакие ограничения этой свободы невозможны, кроме как по соображениям безопасности. И это соображение является единственным, по которому может ограничиваться принцип свободы судоходства по Рейну. Сейчас рассматривается важная конвенция по экологическим вопросам судоходства по Рейну, и, конечно, она будет содержать ряд новых ограничений.

Другой принцип — равный режим для всех. Речь идет о том, что во всех прибрежных странах Версальский договор распространил эту свободу и равноправие на все страны и на все корабли, которые ходят под флагами любых стран. Они должны также учитывать различные условия, которые действуют, с одной стороны, в Рейнском бассейне и, с другой стороны, в Дунайском, например, в отношении национального каботажного и международного каботажного, а это касается 80 процентов общего объема перевозок, которые обеспечиваются национальными судами. Центральная комиссия судоходства по Рейну приняла дополнительный протокол № 2, в котором были уточнены принципы свободы судоходства. А именно, здесь закладывается принцип взаимности и взаимной выгоды, причем явно выраженной сторонами. Имеется в виду, что перемещение грузов или перевозка лиц между двумя странами или двумя пунктами на Рейне судами третьих стран, то есть не входящих в состав Комиссии, должны быть подтверждены разрешением, исходящим от Центральной комиссии, то есть это должно регулироваться положениями двустороннего соглашения между рейнской стороной и не рейнской стороной. Эти важнейшие изменения в режиме судоходства по Рейну были внесены в 1992 году.

Еще один важный момент. Пошлины, которые взимались со времен средневековья, во время феодальной раздробленности, местными князьями, в 1861 году были отменены, и Конвенция по судоходству на Рейне объявляет, что в соответствии с принципом свободы судоходства по Рейну ни одна из пошлин не должна взиматься с перевозчика. Однако к нам в Центральную комиссию поступил иск некоторых рейнских стран, которые считают, что их права по рейнскому судоходству ущемляются.

Теперь вопрос о безопасности судоходства. Это — важнейший вопрос. Речь идет о соблюдении соответствующих мер предосторожности, поскольку по Рейну перемещаются 300 тыс. тонн грузов в год, о постоянной, никогда не прекращающейся работе: вопросы

безопасности всегда должны находиться под контролем, а сама Комиссия обязана следить за развитием техники и технологий. Поэтому необходимо обеспечить судоходство по Рейну в соответствии с наиболее высоким стандартом, существующим в области безопасности. В настоящее время приняты определенные правила, которые можно приравнять к правилам дорожного движения; существуют также определенные правила в области строительства и конструкций кораблей, судов, соответствующие правила в отношении перевозимых грузов, а также система контроля, которая постоянно действует в отношении опасных грузов. Мы производим постоянный мониторинг перемещения опасных грузов.

Необходимо отметить, что прежде, чем какое-либо судно выходит в плавание по Рейну, оно должно иметь справку об освидетельствовании, которая выдается на основании тех положений, которые принимаются в рамках нашей Комиссии. Мы также участвуем в работе в данной области органов ООН в Женеве, где эти органы в основном воспроизводят регламентацию, которая существует в рамках нашей Комиссии. В настоящее время создана международная рабочая группа для того, чтобы разработать Международную регламентацию в области перевозки опасных грузов.

Что касается безопасности, то нашей Комиссии удалось создать действующую эффективную систему контроля за перемещением опасных и других грузов, а также за соблюдением существующих правил. Был создан первый административный международный орган. Если большинство правил в данной области носило характер рекомендаций, то этот порядок был изменен. Мы создаем специальные комиссии по любому вопросу: ни один из вопросов, который имеет какое-либо отношение к навигации по Рейну, не ускользает от нашего внимания.

Мы обсуждаем все предложения, имеющие отношение к развитию рейнского судоходства, в частности те, которые направлены на дополнение или на развитие положений Конвенции. Наша Центральная комиссия судоходства по Рейну — одна из редких, если не единственная организация, которая может сама принять решение относительно изменения своих конституционных и уставных правил. У нас также существует право на жалобы по дипломатическим каналам, и каждое правительство имеет право обратиться с жалобой относительно применения и соблюдения правил Конвенции по рейнскому судоходству либо о несоответствии правил национальным условиям или каким-либо другим положениям. Поэтому мы приветствуем работу правительств по выявлению как положительных моментов, так и недостатков в нашем международном законодательстве или правилах.

Что касается вопроса юрисдикции прибрежных государств, то были созданы в каждом прирейнском государстве специальные комиссии по разрешению юридических споров или ситуаций и по оценке ущерба, нанесенного судовладельцами или перевозчиками в различных конфликтных ситуациях. Существует специальный орган, который состоит из судей, назначенных государствами — членами Комиссии, по одному от каждой страны, и решения национальных судебных инстанций в данном случае не имеют важного значения, а обязательны к исполнению решения международных судей по данному вопросу.

Вся судебная процедура является бесплатной для государств-членов. И таким образом, деятельность Комиссии является положительным и обнадеживающим примером того, как можно принимать в расчет различные условия и пожелания, различные интересы, развитие возможностей и учет новых реальностей. Таким образом, мы подаем пример сотрудничества на международном уровне, а также с международными организациями в рамках, соответствующих международной конвенции, а также мы ведем работу по определению точного круга ответственности тех судов, которые обеспечивают рейнское судоходство и ходят под флагами тех стран, которые состоят в составе нашей Комиссии, а также под флагами других европейских стран.

Кроме того, существуют специальные положения относительно тех судовых отходов, которые сбрасываются в Рейн: они должны быть соответствующим образом обработаны. Туда включается ответственность как отправителей, так и получателей грузов, не говоря уже о судовладельцах и перевозчиках грузов. Эти функции обработки судовых отходов, которые сбрасываются в Рейн, также чрезвычайно важны в свете проводимой ныне экологической политики.

Всем хорошо известно, что Рейн связан с Дунайским бассейном, но там положение несколько иное. В 1948 году была принята Белградская конвенция, которая изменила систему дунайского судоходства, и принципы свободы судоходства в Дунайском бассейне значительно отличаются от тех, которые утверждены в Рейнском бассейне.

В 1993 году состоялось совещание министров транспортных стран, которые приняли решение развивать как можно интенсивнее речные перевозки по сравнению с другими видами транспорта. И конечно же, это все входит в круг ведения нашей Центральной комиссии по рейнско-дунайскому судоходству и, в частности, Комиссии по судоходству на Дунае.

Сейчас имеют место попытки изменить, пересмотреть режим дунайского судоходства. Речь идет о конкретных специфических

интересах. Поэтому нас призывают не говорить об общих принципах, если они нарушают какие-то конкретные интересы участников. В каком-то смысле происходит откат назад. Вот почему, и я это подчеркиваю, необходимо рационализировать нашу деятельность в области транспорта, в частности, в новых условиях Европейского союза.

В Римском договоре нашли отражение принципы, которые были зафиксированы ранее в предшествующих документах, и функционирование нашей Центральной комиссии стало возможным только при согласии Европейского союза и его руководящих органов, а также на основе двусторонних межправительственных соглашений. Но сотрудничество всех прибрежных государств, которые осуществляют судоходство по двум рекам, развивается и развивается на принципах взаимной дополняемости и взаимной выгоды, а также на принципах всемерного содействия судоходству в бассейнах Рейна и Дуная.

Почему бы не расширить нашу компетенцию и на бассейн Рейна? Для чего создавать отдельные комиссии? Почему бы не поручить нашей хорошо отработанной системе мониторинг всех вопросов, связанных с Рейном и судоходством по Рейну, и всего, что к этому относится?

Мы могли бы создать союз в данной области — союз западных центральноевропейских государств. В Бахрейне недавно был подписан документ, который является международным многосторонним договором, относящимся ко всем центральноевропейским и восточноевропейским странам. Это привело к созданию новой системы со штаб-квартирой в Страсбурге, то есть при нашей Комиссии, которая занимается, таким образом, многими областями сотрудничества, и главной ее целью остаются, как и для всех, мир и международная безопасность.