



Экономический  
и Социальный Совет

Distr.  
RESTRICTED

TRANS/SC.3/R.158/Add.4  
13 September 1993

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Основная рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту

(Тридцать седьмая сессия,  
17-19 ноября 1993 года,  
пункт 5 с) повестки дня)

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ О ДЕЙСТВУЮЩИХ ДВУСТОРОННИХ И МНОГОСТОРОННИХ  
СОГЛАШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Добавление 4

Записка секретариата

Секретариат воспроизводит текст Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну, подписанной в Мангейме 17 октября 1868 года (Мангеймской конвенции).

В настоящем документе содержится неофициальный согласованный текст Конвенции, включающий внесенные в нее поправки.

Подлинный текст Конвенции был направлен в секретариат правительством Швейцарии, а согласованный текст и текст протоколов были представлены секретариатом Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР).

Документы Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов подлежат ограниченному распространению. Эти документы рассылаются только правительствам, специализированным учреждениям и правительственным и неправительственным организациям, участвующим в работе Комитета и его вспомогательных органов, причем они не должны передаваться газетам и периодическим изданиям.

ПЕРЕСМОТРЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О СУДОХОДСТВЕ ПО РЕЙНУ

от 17 октября 1868 года в редакции от 20 ноября 1963 года

(Неофициальный согласованный текст)

Предварительные замечания

В этом новом издании, имеющем лишь практическую цель, учитываются следующие тексты:

- Пересмотренная конвенция о судоходстве по Рейну, подписанная в Мангейме 17 октября 1868 года Францией, Великим герцогством Бадена, Баварией, Великим герцогством Гессена, Нидерландами и Пруссией.
- Конвенция о режиме выдачи патентов судоводителей на Рейне от 14 декабря 1922 года.
- Страсбургская Конвенция от 20 ноября 1963 года, вносящая поправки в Пересмотренную конвенцию о судоходстве по Рейну, подписанную в Мангейме 17 октября 1868 года, и вступившая в силу 14 апреля 1967 года.
- Дополнительный протокол № 1 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну, подписанный в Страсбурге 25 октября 1972 года, вступивший в силу 27 февраля 1975 года и отменяющий Дополнительный протокол от 18 сентября 1895 года (см. приложение 1).
- Дополнительный протокол № 2 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну, подписанный в Страсбурге 17 октября 1979 года и вступивший в силу 1 февраля 1985 года (см. приложение 2).
- Дополнительный протокол № 3 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну, подписанный в Страсбурге 17 октября 1979 года и вступивший в силу 1 сентября 1982 года (см. приложение 3).
- Дополнительный протокол № 4 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну, подписанный в Страсбурге 25 апреля 1989 года и вступивший в силу 1 августа 1991 года (см. приложение 4).

В то же время не были учтены другие еще имеющие силу в настоящее время правила, конвенции или договоры, которые могут представлять важность для режима судоходства по Рейну. Так, например, ряд поправок, внесенных в эту Конвенцию Версальским договором от 28 июня 1919 года, уже утратили силу или были заменены последующими поправками или другими договорными положениями. Это не относится к отдельным положениям, которые не были отменены или были отменены лишь частично (статьи 356, 358, 359, 362 Версальского договора).

I. Пересмотренная конвенция о судоходстве по Рейну, подписанная в Мангейме 17 октября 1868 года,

включающая статьи I, II и III Конвенции от 20 ноября 1963 года об изменении некоторых ее положений (см. раздел II) с поправками, внесенными дополнительными протоколами № 1, 2, 3 и 4.

Статья 1 2/

Судоходство по Рейну и его устьям от Базеля до открытого моря как вверх, так и вниз по течению открыто для судов всех стран, используемых для перевозки грузов и пассажиров, при условии соблюдения положений настоящей Конвенции и предписаний по общей безопасности.

Никакие ограничения свободного судоходства, кроме предусмотренных настоящими правилами, не допускаются.

Реки Лек и Ваал рассматриваются как часть Рейна.

Статья 2

Суда, принадлежащие к рейнскому судоходству, а также плоты или плоты сплавного леса, следующие с Рейна и пересекающие Нидерланды, имеют право выбора пути для выхода в открытое море или в Бельгию и обратно.

Если в результате природных явлений или проводимых работ один из водных путей, соединяющих море с Рейном через Дордрехт, Роттердам, Хеллеветслейс и Брилле, непригоден для судоходства, то водный путь, указанный для прохождения нидерландских судов вместо поврежденного, также открыт для прохождения судов других прибрежных государств.

Любое судно, имеющее право плавать под флагом одного из Договаривающихся государств и способное подтвердить наличие такого права документом, выданным компетентными властями, считается принадлежащим к рейнскому судоходству 1/.

Статья 3 2/

Никакие сборы, основанные только на факте судоходства, не должны взиматься с судов или грузов, равно как и с плотов, следующих по Рейну и его притокам, пока они находятся на территории Высоких договаривающихся сторон и на водных путях, упомянутых в статье 2.

Взимание баканых сборов и сборов за содержание навигационных знаков на водных путях, упомянутых в предыдущем абзаце, выше по течению от Роттердама и Дордрехта также не допускается.

---

1/ Данное положение дополняется положениями пунктов 1, 2 и 3 Протокола о подписании Дополнительного протокола № 2 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну, а также заявлением Швейцарии, прилагаемым к вышеуказанному Дополнительному протоколу (приложение 2).

2/ Мангеймская конвенция и, в частности, ее статьи 1, 3 и 4 должны толковаться с учетом положений Дополнительного протокола № 4 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну (приложение 4).

#### Статья 4 2/

Судам, принадлежащим к рейнскому судоходству, разрешается осуществлять перевозки грузов и пассажиров между двумя точками, расположенными на водных путях, упомянутых в первом абзаце статьи 3. Другим судам разрешается осуществлять такие перевозки только в соответствии с условиями, определенными Центральной комиссией.

Условия грузовых и пассажирских перевозок судами, не принадлежащими к рейнскому судоходству, между местом, расположенным на водных путях, упомянутых выше, и местом, расположенным на территории третьего государства, определяются соглашениями, заключаемыми между двумя заинтересованными сторонами. До заключения таких соглашений необходимо проконсультироваться с Центральной комиссией.

На водных путях, упомянутых выше, к судам, принадлежащим к рейнскому судоходству, а также к перевозимым на них грузам во всех случаях применяется национальный режим.

#### Статья 5

На водных путях, упомянутых в статье 3, судоводителей никоим образом нельзя обязать выгрузить весь или часть груза или перегрузить его на другие суда.

Сборы за стоянку и причальные сборы отменяются.

#### Статья 6

Грузы, перевозимые по Рейну, ни в коем случае не должны облагаться более высокими ввозными или вывозными пошлинами, чем те, которыми они облагались бы при пересечении сухопутной границы.

#### Статья 7

Транзитная перевозка всех грузов по Рейну от Базеля до открытого моря свободна, за исключением ограничений, связанных с осуществлением санитарных мер.

Прибрежные государства не взимают сборы за транзит, будь то прямой, после перегрузки на другое судно или после выгрузки на склады.

#### Статья 8

Порто-франко, открытые в настоящее время для торговли на Рейне, продолжают функционировать. Высокие договаривающиеся стороны оставляют за собой право увеличивать их количество.

Товары, находящиеся на территории порто-франко, не облагаются никакими ввозными или вывозными пошлинами, если они не предназначены в дальнейшем для торговли на территории самого прибрежного государства или на территории, подпадающей в сферу действия таможенной или налоговой системы, в которую входит это государство.

### Статья 9

Судоводитель, пересекающий напрямик территорию одного или нескольких государств, входящих в единую таможенную систему, не изменяя при этом перевозимый им груз, сможет продолжать свой путь без предварительной проверки груза в том случае, если даст согласие таможенным органам по их выбору либо на закрытие ими люков трюма, либо на принятие на борт судна охраны, либо на то и другое вместе. В этом случае он должен, кроме того, представить в отделение таможни манифест в соответствии с выработанной Центральной комиссией формой.

При выезде он должен остановиться у пограничного пункта для проверки и снятия пломб, печатей или замков таможни или снятия охраны.

По другим причинам его не могут задержать в пути под предлогом таможенной проверки; исключение составляет проверка на предмет обнаружения контрабанды (статья 12).

Сотрудники охраны, размещенные на борту судна, должны только наблюдать за судном и грузом для предупреждения незаконных действий. Они питаются вместе с экипажем бесплатно. Судоводитель должен предоставлять им за свой счет необходимые освещение и отопление, однако они не должны требовать или принимать какое-либо вознаграждение.

Если в связи с природными условиями или в результате форс-мажорных обстоятельств судоводитель вынужден перемещать груз или его часть, то для открытия люков трюма он должен обратиться к сотрудникам ближайшего отделения таможни и подождать их прибытия на судно. При непосредственной опасности, когда нет возможности ждать, он должен сообщить об этом ближайшим местным властям, которые производят вскрытие трюма и составляют соответствующий протокол.

Если судоводитель принял меры по своей инициативе, не обращаясь к сотрудникам таможни или местных органов власти и не ожидая их вмешательства, он должен представить достаточно убедительные доказательства того, что от этого зависела сохранность судна или груза или что он был вынужден действовать так для предупреждения непосредственной опасности. В таком случае он должен незамедлительно после устранения опасности предупредить сотрудников ближайшей таможни или, если он не может установить с ними контакт, - ближайших местных органов власти для засвидетельствования этих фактов.

### Статья 10

Товары, ввозимые по Рейну для внутреннего потребления, либо вывозимые или перевозимые транзитом, после перегрузки или после складирования в порто-франко или в другом месте подвергаются таможенной очистке в соответствии с законодательством прибрежного государства, через границу которого они ввозятся, вывозятся или перевозятся транзитом.

### Статья 11

Каждое из прибрежных государств в пределах своей территории назначает порты и места выгрузки, где, независимо от порто-франко (статья 8), судоводители имеют право сложить или взять груз.

В других местах без особого разрешения компетентных властей судоводитель не может производить погрузку или выгрузку, за исключением тех случаев, когда из-за природных условий или какой-либо аварии он не может продолжать свой рейс или если под угрозой находится сохранность судна или груза.

Если при этом судоводитель делает остановку в том месте, где имеется отделение таможни, он обязан явиться туда и выполнить полученные им указания. Если в месте такой остановки нет отделения таможни, он должен немедленно сообщить о своем прибытии местным органам власти, которые в протоколе указывают обстоятельства, вынудившие его сделать остановку, и уведомляют об этом ближайшее отделение таможни на данной территории.

Если, для того чтобы не подвергнуть товары другим опасностям, считается целесообразным разгрузить судно, судоводитель обязан выполнить все требования закона, направленные на предупреждение незаконного ввоза. Грузы, вновь погруженные для продолжения пути, не облагаются никакими ввозными или вывозными пошлинами.

В том случае, если судоводитель действует по своей инициативе, не обращаясь к сотрудникам таможни и местных органов власти, к нему применяются положения шестого абзаца статьи 9.

#### Статья 12

При доказанности попытки провоза судоводителем контрабанды он не имеет права ссылаться на свободу судоходства по Рейну в порядке защиты себя и товаров, которые он хотел ввезти или вывезти контрабандным путем, от преследования, возбуждаемого против него сотрудниками таможни. Однако такая попытка провоза контрабанды не может служить причиной для наложения ареста на остальную товар или применения более строгих мер, чем это предусмотрено действующим законодательством прибрежного государства, в котором был отмечен случай контрабанды.

Если отделение таможни на границе прибрежного государства обнаружит расхождение между товаром и его описанием в манифесте, то к судоводителю применяются действующие с стране законы, предусмотренные в случае внесения в декларацию неверных сведений.

#### Статья 13

Если несколько государств образуют общий налоговый таможенный союз, граница такого союза считается территориальной границей при применении статей 6-12.

#### Статья 14

Все льготы, распространенные Высокими договаривающимися сторонами на импортные, экспортные и транзитные грузы, перевозимые по другим водным путям и по суше, в равной степени относятся к импортным, экспортным и транзитным грузам, перевозимым по Рейну.

## Статья 15-21

Статьи 15-21 были отменены и заменены нижеследующими положениями Конвенции о режиме выдачи патентов судоводителей на Рейне от 14 декабря 1922 года:

### Статья 1

Право водить судно по Рейну вверх по течению от моста Дуйсбург-Хохфельд имеет только владелец патента судоводителя на Рейне, выданного компетентными властями одного из Договаривающихся государств.

### Статья 2

Выдаваемый патент действителен для всего Рейна или для определенных участков.

В нем указаны участки водного пути, на которые распространяется разрешение, и категории судов, которые может водить владелец патента. Он дает право водить любое судно из тех категорий судов, которые упомянуты в патенте, какому бы государству они ни принадлежали.

### Статья 3

Условия, упомянутые в статье 1, на которых власти выдают патент судоводителя, определены в регламенте, установленном на основе общего согласия сторон.

### Статья 4

Владелец патента, передавший тем или иным образом выданный ему патент в собственность какого-либо лица, не имеющего подобного документа, с тем чтобы последний мог осуществлять плавание по Рейну на основании этого патента, подвергается, в зависимости от обстоятельств, наказанию путем временного или окончательного изъятия у него этого документа.

Любому лицу, не имеющему собственного патента и осуществляющему плавание по Рейну на основе документа, выданного какому-либо другому лицу, выдача патента судоводителя задерживается на срок, определяемый в зависимости от обстоятельств.

### Статья 5

Государство, выдавшее патент, изымает его у владельца, если имеется доказательство его неспособности, представляющей опасность для судоходства, или если он подвергался наказаниям либо за неоднократные случаи контрабанды, либо за серьезное посягательство на собственность. Изъятие может носить временный характер. Факт изъятия доводится до сведения компетентных органов, выдающих патенты".

## Статья 22

До выхода судна в первое плавание по Рейну его владелец или судоводитель должен получить удостоверение, свидетельствующее о достаточной прочности и оснастке судна, необходимых для судоходства на том участке реки, на котором оно будет использоваться.

Это удостоверение или судовой патент выдается компетентным органом одного из прибрежных государств после освидетельствования судна экспертами.

Название судна и его максимальная допустимая осадка наносятся на судне и указываются в патенте.

Освидетельствование судна вновь производится после каждого его ремонта или значительной реконструкции. Оно может также производиться по просьбе фрахтователя. Результат освидетельствования заносится в патент.

Любое прибрежное государство, если оно считает это необходимым, может дать указание произвести освидетельствование за его счет.

В течение всего рейса судовой патент должен постоянно находиться на борту судна. Он должен предъявляться сотрудникам портов и полиции по их требованию.

## Статья 23 3/

Центральная комиссия определяет в регламентах, принятых в осуществление статьи 22 настоящей Конвенции, а также Конвенции о режиме выдачи патентов судоводителей на Рейне от 14 декабря 1922 года, категории судов, полностью или частично исключенные из сферы действия вышеупомянутых регламентов.

## Статья 24

Положения настоящей Конвенции, за исключением условия, указанного в статье 32, не распространяются на перевозки с одного берега на другой.

## Статья 25

На каждый плот или плот сплавного леса, сплавляемый по Рейну, плотовщики должны иметь свидетельства, выданные компетентными властями их страны, соответствующие прилагаемому образцу В и содержащие сведения о количестве, виде и весе сплавляемого леса.

Это свидетельство заменяет манифест, предусмотренный статьей 9. Оно предъявляется по требованию представителей полиции, порта, таможни и гидротехнической службы, а также членам комиссий, учрежденных для осмотра плотов.

Положения статей 9-14 также распространяются на плоты сплавного леса и плотовщиков.

---

3/ Редакция Дополнительного протокола № 3 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну от 17 октября 1979 года.



#### Статья 26

Каждое прибрежное государство имеет право вводить положения о лоцманской службе и сигнализации и причитающихся им от судоводителей выплатах.

Судоводителя или плотовщика нельзя обязать взять на борт лоцмана. Они обязаны оплатить проводку только в том случае, если они действительно пользовались услугами лоцмана на борту судна.

#### Статья 27

Правительства прибрежных государств следят за тем, чтобы как в порто-франко, так и в других портах на Рейне принимались все необходимые меры для облегчения погрузки, разгрузки и складирования грузов, а также для поддержания в хорошем состоянии различных используемых для этого устройств и механизмов.

Для покрытия расходов, необходимых для текущего ухода и контроля, могут взыматься соответствующие сборы. Как только сумма этих сборов превышает фактические расходы, их размер пропорционально снижается.

Однако эти сборы взимаются лишь в случае действительного использования вышеупомянутых устройств и механизмов.

#### Статья 28

Высокие договаривающиеся стороны, как и прежде, берут на себя обязательство, каждая в пределах своей территории, прокладывать и содержать в хорошем состоянии бечевник, а также фарватер Рейна. Это положение распространяется также на судоходные пути между Горинжемом, Кримпенем, Дордрехтом и Роттердамом.

Прибрежное государство, на территории которого находятся еще недостаточно выпрямленные участки реки, т.е. участки с изменяющимся фарватером, обозначает фарватер бакенами таким образом, чтобы они были хорошо видны.

Если такие участки реки находятся между двумя расположенными друг против друга государствами, каждое из них несет половину расходов на установку и содержание этих бакенов.

#### Статья 29

Правительства соседних прибрежных государств или государств, расположенных друг против друга, сообщают на основе взаимности о проектах гидротехнических работ, производство которых могло бы оказать прямое влияние на принадлежащий им участок реки или ее берегов, для их осуществления наиболее подходящим для них обоим способом. Они согласовывают между собой вопросы, которые могут возникнуть при выполнении этих работ.

#### Статья 30

Правительства прибрежных государств следят за тем, чтобы судоходству по Рейну не мешали построенные на реке сооружения: мельницы, заводы, мосты и пр. Они следят в первую очередь за тем, чтобы проход судов под мостами происходил без задержек. Запрещается взимать какие-либо сборы за поднятие и опускание мостов.

В будущем никакие концессии на строительство новых водяных мельниц предоставляться не будут.

### Статья 31

Через определенные периоды времени инженеры-гидротехники по заданию правительств всех прибрежных государств будут производить инспекционный осмотр состояния реки, оценивать результаты мер, принятых для его улучшения, и определять наличие новых препятствий, мешающих судоходству.

Центральная комиссия (статья 43) назначает время инспекции и определяет участки реки, где она будет производиться. Инженеры-гидротехники, проводившие инспекцию, представляют ей отчет о результатах.

### Статья 32 3/

За нарушение полицейских предписаний о судоходстве по Рейну, установленных при общем согласии правительствами прибрежных государств, налагается штраф в размере не менее трех и не более 2 500 единиц специальных прав заимствования Международного валютного фонда, переведенных в национальную валюту государства, которому принадлежит орган, налагающий взыскания, или суд, рассматривающий данное дело.

Размер штрафа, выраженный в единицах специальных прав заимствования, в национальной валюте государства, являющегося членом Международного валютного фонда, рассчитывается на основе метода оценки, применяемого Международным валютным фондом для собственных операций и соглашений. Для государства, не являющегося членом Международного валютного фонда, эта сумма рассчитывается по методу, определяемому этим государством, таким образом, чтобы, тем не менее, установленные суммы, выраженные в национальной валюте, по возможности соответствовали той же фактической стоимости, как и суммы, выраженные в единицах специальных прав заимствования.

### Статья 33

В соответствующих местах на Рейне или поблизости от реки создаются суды, компетентные рассматривать все дела, упомянутые в статье 34.

Правительства прибрежных государств сообщают друг другу сведения об учреждении на их территории судов по делам, связанным с рейнским судоходством, а также о возможных изменениях их количества, местонахождения и компетенции.

### Статья 34

Суды по делам, связанным с рейнским судоходством, компетентны:

- I. В области уголовных дел - рассматривать и выносить решения по всем случаям нарушения правил судоходства и предписаний речной полиции;

---

3/ См. сноску 3 на стр. 8.

II. В области гражданских дел - выносить решения в порядке суммарного производства по спорным вопросам, касающимся:

- a) выплаты и размеров лоцманских сборов, а также грузовых, весовых, портовых и причальных сборов;
- b) препятствий, создаваемых отдельными лицами, для использования бечевников;
- c) ущерба, причиненного судоводителями и плотовщиками во время плавания или при причаливании;
- d) жалоб на владельцев упряжных лошадей, используемых для тяги судов вверх по реке, за ущерб, причиненный недвижимому имуществу.

#### Статья 34-бис

Суды по делам, связанным с рейнским судоходством, обладают также компетенцией в соответствии со статьей 34 II с), если стороны связаны договором, без ущерба для положений статьи 35-тер; однако их компетенция не распространяется на иски, обусловленные договором и предъявляемые в порядке возмещения ущерба, который причинило судно лицам или имуществу, находящимся на его борту.

#### Статья 35

Рассмотрение уголовных дел (статья 34, пункт I) входит в компетенцию того суда по делам, связанным с рейнским судоходством, в районе деятельности которого было совершено нарушение; рассмотрение гражданских дел входит в компетенцию того суда, в районе деятельности которого должна быть произведена оплата (статья 34, пункт II а)) или был причинен ущерб (статья 34, II, b), c), d)).

#### Статья 35-бис

Если в случае, указанном в статье 34, II с), действия, причинившие ущерб, имеют место на территории двух прибрежных государств или если невозможно установить, на чьей территории они произошли, компетенцией обладает суд, которому было передано дело или в котором оно было первоначально возбуждено.

Если суд одного из государств выносит постановление о некомпетентности, вступившее в законную силу, компетентным считается суд другого государства.

#### Статья 35-тер

В случае гражданских дел стороны могут условиться о передаче их спора либо в суд по делам, связанным с рейнским судоходством, иной, чем суд, обладающий компетенцией в соответствии со статьями 35 и 35-бис, либо, если это не противоречит национальному законодательству, в другой судебный орган или в арбитражную инстанцию.

## Статья 36

Процедура разбирательства в судах по делам, связанным с рейнским судоходством должна быть, по возможности, максимально простой и быстрой. Не разрешается требовать залога с иностранцев по причине их гражданства.

В судебном решении должны быть изложены факты, явившиеся основанием иска, вопросы, подлежащие решению на основании результатов разбирательства, и мотивы, которые легли в его основу.

Судоводителю или плотовщику нельзя препятствовать продолжать плавание из-за начатого против него судебного дела после внесения им залога, установленного судьей по спорному делу.

Статья 37 3/

При сумме иска более 20 единиц специальных прав заимствования, определенных в статье 32 настоящей Конвенции, Стороны имеют право обращаться с апелляцией либо в Центральную комиссию (статья 43) либо в вышестоящую судебную инстанцию страны, где было вынесено судебное решение (статья 38).

Если апелляция подается в Центральную комиссию, об этом ставится в известность суд первой инстанции через 30 дней после уведомления о решении, направленном законным путем по форме, принятой в каждом государстве. К этому уведомлению прилагается заявление о подаче апелляции в Центральную комиссию. Копия этого уведомления отсылается противной стороне по месту жительства, указанному при рассмотрении дела в первой инстанции, или если оно неизвестно, то в суд первой инстанции. Сообщение в суд направляется в соответствии с процедурой, установленной законами данной страны.

Через 30 дней после сообщения о направлении апелляции апеллант представляет в суд, вынесший первое решение, записку о мотивах, побудивших его обратиться во вторую инстанцию. Суд доводит содержание этой записки до сведения противной стороны, которая должна ответить на нее в установленные для этого сроки. Все эти материалы вместе с документами по делу, рассмотренному в суде первой инстанции, должны быть переданы в Центральную комиссию (статья 34).

При невыполнении апеллантом формальностей, предписанных настоящей статьей, апелляция считается недействительной.

В случае, если апелляция подается в Центральную комиссию, суд по просьбе стороны, выигравшей дело, может дать распоряжение о предварительном исполнении решения первой инстанции и в соответствии с законодательством страны решить, должен ли истец внести предварительный залог.

## Статья 37-бис

Если по одному и тому же спору как истец, так и ответчик подают апелляцию в законные сроки, один - в Центральную комиссию, а другой - в вышестоящую судебную инстанцию страны, рассмотрение обеих апелляций входит в компетенцию органа, в который апелляция подана раньше по времени.

---

3/ См. сноску 3/ на стр. 8.

Апелляция, поданная в Центральную комиссию, считается принесенной сразу же после уведомления о ней суда первой инстанции с соблюдением формы и условий, предусмотренных во втором абзаце статьи 37. Если обе апелляции поступили в один и тот же день, их будет рассматривать тот судебный орган, в который обратился с апелляцией ответчик.

Каждая апелляционная инстанция, согласно правилам, устанавливает, подавалась ли апелляция в другую апелляционную инстанцию.

Апелляционная инстанция, не обладающая компетенцией в соответствии с положениями первого абзаца, отсылает по требованию апеллянта дело в ту инстанцию, которая, согласно вышеупомянутому абзацу, компетентна рассматривать апелляции. Если апелляция в не обладающую компетенцией судебную инстанцию была подана вовремя, срок подачи апелляции в другую апелляционную инстанцию также считается соблюденным.

Апелляционные издержки включают в себя расходы, которые в соответствии с законодательством страны судебной инстанции, не обладающей компетенцией, были понесены в связи с началом процедуры обжалования.

#### Статья 38

Каждое прибрежное государство определяет конкретный высшестоящий суд, в котором может быть обжаловано решение, вынесенное на его территории судами первой инстанции по делам, связанным с рейнским судоходством. Этот суд должен находиться в одном из городов, расположенных на Рейне или вблизи от него.

Рассмотрение апелляции, представленной в этот суд, производится в соответствии с действующим в данной стране законодательством.

#### Статья 39

Рассмотрение спора, связанного с судоходством по Рейну, не дает права ни на использование гербовой бумаги, ни на взывание сборов в пользу судей и прочих должностных лиц суда. Стороны оплачивают только расходы на свидетелей, экспертов и на их вызов в суд, а также расходы на уведомление, на оплату писем и т.д. по обычным тарифам судебной процедуры.

#### Статья 40

Решения судов по вопросам судоходства по Рейну, принятые в одном из прибрежных государств, подлежат исполнению во всех других государствах при соблюдении форм, установленных законами страны, в которой они будут исполняться.

Постановления и другие решения, а также повестки с вызовом в суд по делам, находящимся в производстве судов по вопросам рейнского судоходства, рассматриваются применительно к уведомлению в каждом из государств как исходящие от властей данного государства.

Лицам, проживающим в одном из прибрежных государств, вызовы в суд и извещения в связи с указанными делами направляются по их месту жительства.

Статья 40-бис

1. Каждое Договаривающееся государство обеспечивает исполнение наказаний за нарушения, указанные в статье 32 Конвенции:

a) либо в соответствии с процедурой, предусмотренной в статьях 32-40 Конвенции;

b) либо в соответствии со специальной судебной процедурой или на основе надлежащей административной процедуры.

2. Договаривающееся государство, использующее возможности, указанные в пункте 1 b), должно обеспечить, чтобы:

a) территориальной компетенцией обладал орган, в районе деятельности которого было совершено нарушение;

b) размер штрафа по выносимым решениям не выходил за пределы, установленные в статье 32 Конвенции;

c) решения подлежали исполнению только по истечении срока, составляющего как минимум одну неделю после уведомления заинтересованной стороны;

d) заинтересованная сторона имела возможность опротестовать решение в течение этого срока и таким образом добиться рассмотрения этого дела и вынесения по нему решения в суде по делам, связанным с рейнским судоходством, в районе деятельности которого было совершено данное нарушение.

3. Положения статей 36, первый и третий абзацы, 39 и 40, второй абзац, а также гарантия об уведомлении по месту жительства, предусмотренная в третьем абзаце статьи 40, также применяются в отношении процедур, указанных в пункте 1 b).

4. Вместо апелляции против решений, принятых на основании процедур, предусмотренных в пункте 1 b), которая подается, согласно статье 37 Конвенции, в вышестоящий суд Договаривающегося государства, может использоваться другая соответствующая форма обжалования в другой вышестоящей судебной инстанции этого же государства без ущерба для возможности подачи апелляции в Центральную комиссию.

5. Обязательные для исполнения решения, принятые на основании процедур, предусмотренных в пункте 1 b), имеют такую же юридическую силу, как и постановления и другие решения судов по делам, связанным с рейнским судоходством. Они приводятся в исполнение в других Договаривающихся государствах органами, ответственными за исполнение решений судов по делам, связанным с рейнским судоходством.

Статьи 41 и 42 отменяются.

#### Статья 43

Каждое из Договаривающихся государств направляет от одного до четырех уполномоченных на совместные конференции по вопросам судоходства по Рейну. Эти уполномоченные формируют Центральную комиссию со штаб-квартирой в Страсбурге.

Каждое Договаривающееся государство может назначить двух или более заместителей для замены отсутствующих уполномоченных или для участия в деятельности рабочих органов, создаваемых Центральной комиссией.

#### Статья 44

Функции Председателя выполняет уполномоченный, назначаемый сроком на два года каждым из Договаривающихся государств в порядке очередности, согласно французскому алфавиту по названию государства.

Государство, представитель которого председательствует первым, определяется по жребию.

Следующие за ним в алфавитном порядке государства назначают уполномоченного, выполняющего обязанности заместителя Председателя. Заместитель Председателя становится Председателем по истечении двухлетнего срока, предусмотренного в первом абзаце.

Любое государство может отказаться от назначения своего представителя Председателем или заместителем Председателя.

#### Статья 44-бис

Председатель руководит работой сессий. Он представляет Центральную комиссию, следит за выполнением ее решений и за надлежащим функционированием ее служб в целом.

Заместитель Председателя замещает Председателя в том случае, когда последний не может выполнять возложенные на него функции ввиду каких-либо обстоятельств, или в случае вакансии поста Председателя до назначения нового Председателя.

#### Статья 44-тер

Центральная комиссия решает организационные вопросы своей деятельности и функционирования Секретариата.

Она проводит две сессии в год; чрезвычайные сессии могут быть созваны Председателем по просьбе одного из уполномоченных.

Комиссия создает постоянные или временные рабочие органы, необходимые для ее деятельности. Председательство в них осуществляется одним из уполномоченных или его заместителем на основе ротации Договаривающихся государств через каждые два года.

#### Статья 44-кватор

Официальными языками Центральной комиссии являются английский, голландский, немецкий и французский языки.

#### Статья 44-квинтер

Центральная комиссия решает вопросы установления связей с другими международными или европейскими организациями.

#### Статья 45

К ведению Центральной комиссии относятся:

- a) рассмотрение всех жалоб, вызванных применением настоящей Конвенции, а также исполнением правил, установленных совместно прибрежными государствами, и мер, принятых с общего согласия;
- b) обсуждение предложений правительств прибрежных государств по развитию судоходства на Рейне, в частности предложений, направленных на расширение или изменение настоящей Конвенции и совместно установленных правил;
- c) принятие решений по поданным в Комиссию апелляциям против решений судов первой инстанции по делам, связанным с рейнским судоходством (статья 37).

Ежегодно Центральная комиссия составляет доклад о состоянии судоходства по Рейну.

#### Статья 45-бис

Функции Центральной комиссии, предусмотренные в пункте с) статьи 45, осуществляются Апелляционной палатой, состоящей из судьи и его заместителя от каждого Договаривающегося государства.

Центральная комиссия назначает судей и их заместителей сроком на шесть лет из числа лиц, которые будут предложены для этих целей каждым из Договаривающихся государств и которые должны иметь юридическое образование или опыт судоходства по Рейну.

Любое государство может отказаться от выдвижения кандидатур судьи и заместителя в Апелляционную палату, по крайней мере, на период продолжительностью один год.

Член Апелляционной палаты может быть отозван только по единогласному решению Центральной комиссии. Члены Апелляционной палаты выполняют свои функции в условиях полной независимости и не связаны никакими инструкциями. Они не могут участвовать в разборе дела, в котором они уже выступали в другом качестве.

Заместитель замещает назначенного судью в том случае, если последний не может выполнять возложенные на него функции ввиду каких-либо обстоятельств, а также в случае вакансии этой должности или отвода.

Апелляционная палата избирает Председателя из числа членов Палаты с юридическим образованием. Его полномочия действительны в течение трех лет, после чего этот срок может быть возобновлен.



#### Статья 45-тер

Центральная комиссия устанавливает регламент судебной процедуры Апелляционной палаты.

#### Статья 46

Каждое Договаривающееся государство имеет в Центральной комиссии один голос. Голосование может проводиться при условии последующего подтверждения.

Решения, принимаемые единогласно, являются обязательными, если в течение месяца ни одно из Договаривающихся государств не сообщит в Центральную комиссию о том, что оно отказывается от своего согласия или что оно может его дать только после утверждения решения своими законодательными органами.

Решения, принимаемые большинством голосов, являются рекомендациями. Это же относится к решениям, принятым единогласно, когда одно из государств отказывается от своего согласия в условиях, предусмотренных в предыдущем абзаце.

Однако решения, касающиеся внутренних вопросов Центральной комиссии, действительны, если они приняты большинством голосов.

Воздержавшиеся не учитываются при подсчете голосов.

#### Статья 47

Каждое из Договаривающихся государств покрывает расходы своих уполномоченных, а также членов Апелляционной палаты, назначаемых по его предложению. Центральная комиссия заранее определяет свой бюджет на следующий год, и Договаривающиеся государства выплачивают взносы на основе равного долевого участия.

#### Статья 48

Настоящая Конвенция заменяет собой Конвенцию о судоходстве по Рейну от 31 марта 1831 года, дополнительные статьи этого акта, а также все другие решения по вопросам, охватываемым настоящей Конвенцией. Она вступает в силу 1 июля 1869 года. Конвенция подлежит ратификации; обмен ратификационными грамотами будет произведен в Мангейме в течение шести месяцев.

Приложение А отменяется.

Приложение В относительно сплавного свидетельства не воспроизводится, поскольку сплав больше не применяется.

### Заключительный протокол

При подписании Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну, принятой ими в порядке осуществления их полномочий, нижеподписавшиеся сделали следующие оговорки и заявления:

#### 1° Относительно статьи 1 Конвенции

Стороны условились, что право свободного судоходства по Рейну и его устьям не распространяется на привилегии, которые предоставляются только судам, принадлежащим рейнскому судоходству, или судам, приравненным к ним.

#### 2° Относительно статьи 3 Конвенции

А. Было единогласно признано, что положения первого абзаца этой статьи не распространяются на сборы за подъем и опускание мостов, которые взимаются на других водных путях, кроме Рейна, а также на сборы, взимаемые за пользование искусственными водными путями и такими сооружениями, как шлюзы и т.д.

В. Полномочный представитель Пруссии отметил, что на Руре по-прежнему взимается небольшой навигационный сбор, который правительство в ближайшее время намеревается отменить, и что он оставляет за своим правительством право назначить день отмены этого сбора.

Полномочный представитель Нидерландов, со своей стороны, заявил, что лица, обслуживающие бакены на участке Мааса в герцогстве Лимбург, по-прежнему взимают небольшие бакенные сборы, которые не могут быть отменены без содействия бельгийского правительства, поэтому он оставляет за своим правительством право выполнения положений, изложенных во втором абзаце статьи 3, применительно к вышеуказанному участку Мааса.

Остальные полномочные представители не высказали никаких возражений в связи с этими оговорками.

#### 3° Относительно статьи 8 Конвенции

В настоящее время имеются следующие порто-франко:

во Франции: Страсбург;

в Бадене: Кель, Махау, Леопольдсхафен, Мангейм;

в Баварии: Нойбург, Спир, Людвигсхафен;

в Гессене: Майнц;

в Пруссии: Бибрих, Оберланштайн, Кобленц, Кёльн, Нойс, Дюссельдорф, Уэрдинген, Дуйсбург, Рурорт, Везель, Эмерих;

в Нидерландах: Амстердам, Роттердам и Дордрехт.

#### 4° Относительно статьи 15 Конвенции

Заявление относительно статьи 15 Конвенции утратило смысл; см. статьи 15-21 выше.

5° Относительно статьи 22 Конвенции

- A) Стороны условились, что современный способ отметки максимально допустимой осадки судна железной скобой сохраняется.
- B) Замена ребер жесткости судна считается его ремонтом или существенной реконструкцией.
- C) Положения статьи 17 Конвенции об обмере судов рейнского судоходства от 31 марта 1831 года мотивировались исключительно взиманием опознавательных пошлин. Поскольку такие пошлины больше взиматься не будут, нет необходимости возобновлять эти положения. Однако Высокие договаривающиеся стороны обеспечивают возможность обмера судов на их территории по заранее оговоренному между ними способу.

6° Относительно статьи 23 Конвенции

Пункт 6° был отменен Дополнительным протоколом № 3, подписанным 17 октября 1979 года и вступившим в силу 1 сентября 1982 года (см. раздел V).

7° Относительно статьи 30 Конвенции

Полномочный представитель Нидерландов заявил, что в случае постройки мостов над водными путями, идущими с Рейна в море через Дордрехт, Роттердам, Хеллевутслейс и Брилле, на которые не распространяются положения статьи 30, его правительство обеспечит свободный и беспрепятственный проход судов и плотов под этими мостами. При этом льготы, предоставляемые во время и после их строительства судоводителям и плотовщикам Нидерландов, будут распространены в той же мере на судоводителей и плотовщиков других прибрежных государств.

Данное заявление никоим образом не затрагивает положений второго абзаца статьи 2.

Другие полномочные представители согласились с этим заявлением.

8° Относительно статьи 32 Конвенции

Полномочный представитель Франции заявила, что, по мнению ее правительства, предоставленное прибрежным государствам право применять полицейские наказания за нарушения, не предусмотренные в правилах, установленных Высокими договаривающимися сторонами, положениями этой статьи не ограничивается.

Это мнение было поддержано единогласно.

9° Относительно статьи 47 Конвенции

- A) Данное заявление снято.
- B) По делам, не терпящим отлагательства, члены Центральной комиссии могут по разрешению своих правительств принимать решения с помощью переписки.
- C) Данное заявление снято.

II. Конвенция, подписанная в Страсбурге 20 ноября 1963 года, вносящая поправки в Пересмотренную конвенцию о судоходстве по Рейну, подписанную в Мангейме 17 октября 1868 года

(Последний срок сдачи ратификационных грамот - 13 апреля 1967 года)

Федеративная Республика Германия,

Королевство Бельгия,

Французская Республика,

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии,

Королевство Нидерландов,

Швейцарская Конфедерация,

решив частично изменить Пересмотренную конвенцию о судоходстве по Рейну, подписанную в Мангейме 17 октября 1868 года, а также последующие поправки, с тем чтобы приспособить организационную структуру и функционирование Центральной комиссии к современным условиям в интересах международного сотрудничества при том понимании, что такой незначительный пересмотр не наносит ущерба основным принципам рейнского режима,

условились с общего согласия внести в Пересмотренную конвенцию о судоходстве по Рейну от 17 октября 1868 года, а также в последующие поправки к ней следующие поправки и дополнения:

Статьи I и II излагаются в разделе I выше.

### Статья III

Отменены:

- 1) Отмена этого пункта учтена выше в разделе I.
- 2) Отмена этого пункта учтена выше в разделе I.
- 3) МОДУС ВИВЕНДИ от 4 мая 1936 года и приложение к нему для Договаривающихся государств, которые еще им связаны.

### Статья IV

Правительства Договаривающихся государств условятся о том, каким образом какое-либо третье государство, участвующее в Центральной комиссии на день вступления в силу настоящей Конвенции, будет продолжать участие в Центральной комиссии с правами, аналогичными тем, которые оно имело ранее, и с обязанностями, сопоставимыми с теми, которые лежали на нем ранее.

Это третье государство будет иметь такие права и обязанности договаривающегося государства, которые будут согласованы с правительствами Договаривающихся государств.

#### Статья V

Положения Мангеймской конвенции и последующие поправки к ней, при условии что они находятся в силе и не отменены или не заменены настоящей Конвенцией, составляют неотъемлемую часть настоящей Конвенции.

#### Статья VI

Настоящая Конвенция вступает в силу на следующей день после сдачи на хранение шестой ратификационной грамоты в Секретариат Центральной комиссии, который информирует об этом другие подписавшиеся государства.

#### Статья VIII

Настоящая Конвенция, составленная в одном экземпляре на голландском, немецком и французском языках, причем в случае расхождений аутентичным является текст на французском языке, будет храниться в архиве Центральной комиссии.

Копия, заверенная Генеральным секретарем, препровождается каждому из Договаривающихся государств.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ № 1  
к  
Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну,  
подписанной в Мангейме 17 октября 1868 года

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,  
КОРОЛЕВСТВО БЕЛЬГИЯ,  
ФРАНЦУЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,  
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ,  
КОРОЛЕВСТВО НИДЕРЛАНДОВ,  
ШВЕЙЦАРСКАЯ КОНФЕДЕРАЦИЯ,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ:

- что при применении и толковании некоторых статей Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну от 17 октября 1868 года в редакции от 20 ноября 1963 года (далее именуемой "Конвенцией") возникли определенные трудности,
- что Дополнительный протокол к Конвенции о судоходстве по Рейну от 17 октября 1868 года, подписанный 18 сентября 1895 года в Мангейме, не в полной мере учитывает эволюцию репрессивной системы в различных Договаривающихся государствах и что поэтому необходимо приспособить их к новым условиям, в частности предусмотреть право административных органов налагать санкции за нарушения полицейских правил судоходства, установленных с общего согласия;

договорились о нижеследующем:

Статья I включена в статью 40-бис Конвенции.

СТАТЬЯ II

Договаривающиеся государства сообщают друг другу через посредство Генерального секретаря Центральной комиссии судоходства по Рейну о законодательных положениях и нормативных актах, принятых в целях применения настоящего Протокола.

СТАТЬЯ III

Дополнительный протокол к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну от 17 октября 1868 года, подписанный в Мангейме 18 сентября 1895 года, отменяется в день вступления в силу настоящего Дополнительного протокола.

СТАТЬЯ IV

Настоящий Дополнительный протокол подлежит ратификации.

Ратификационные грамоты сдаются на хранение в архив Секретариата Центральной комиссии.

Протокол о сдаче на хранение ратификационных грамот составляется Генеральным секретарем, который препровождает каждому из подписавшихся государств заверенные копии ратификационных грамот, а также протокола об их сдаче на хранение.

#### СТАТЬЯ V

Настоящий Дополнительный протокол вступает в силу на следующий день после сдачи на хранение шестой ратификационной грамоты в Секретариат Центральной комиссии, который уведомляет об этом другие подписавшиеся государства.

#### СТАТЬЯ VI

Настоящий Дополнительный протокол, составленный в одном экземпляре на голландском, немецком и французском языках, причем в случае расхождений аутентичным является текст на французском языке, будет храниться в архиве Центральной комиссии.

Копия, заверенная Генеральным секретарем, препровождается каждому из Договаривающихся государств.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители подписали настоящий Дополнительный протокол.

Совершено в Страсбурге 25 октября 1972 года.

За Федеративную Республику Германии: (подпись) Е. фон ПУТКАМЕР

За Королевство Бельгии: (подпись) Н. ЭРКЕНС

За Французскую Республику: (подпись) Ж. де ЛАШАРЬЕР

За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:  
(подпись) Г.Г.Д. ХИЛЛ

За Королевство Нидерландов: (подпись) В. РИФАГЕН

За Швейцарскую Конфедерацию: (подпись): Е. ДИЕЗ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ № 2

к

Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,  
КОРОЛЕВСТВО БЕЛЬГИЯ,  
ФРАНЦУЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,  
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ,  
КОРОЛЕВСТВО НИДЕРЛАНДОВ,  
ШВЕЙЦАРСКАЯ КОНФЕДЕРАЦИЯ,

принимая во внимание, что при применении и толковании некоторых статей Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну от 17 октября 1868 года в редакции от 20 ноября 1963 года возникли определенные трудности, договорились внести в них следующие изменения и дополнения:

Статьи I и II содержат новые статью 2, пункт 3, и статью 4, которые включены в Конвенцию.

СТАТЬЯ III

Положения Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну и последующие поправки к ней, если таковые в настоящее время еще действуют и если они не совместимы с настоящим Протоколом, отменяются.

СТАТЬЯ IV

Настоящий Дополнительный протокол подлежит ратификации.

Ратификационные грамоты сдаются на хранение в архив Секретариата Центральной комиссии.

Протокол о сдаче на хранение ратификационных грамот составляется Генеральным секретарем, который препровождает каждому из подписавшихся государств заверенные копии ратификационных грамот, а также протокола об их сдаче на хранение.

СТАТЬЯ V

Настоящий Дополнительный протокол вступает в силу в первый день следующего месяца после сдачи на хранение в Секретариат Центральной комиссии шестой ратификационной грамоты. Генеральный секретарь уведомляет об этом другие подписавшиеся государства.

СТАТЬЯ VI

Настоящий Дополнительный протокол, составленный в одном экземпляре на голландском, немецком и французском языках, причем в случае расхождений аутентичным является текст на французском языке, будет храниться в архиве Центральной комиссии.



Копия, заверенная Генеральным секретарем, препровождается каждому из Договаривающихся государств.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители подписали настоящий Дополнительный протокол.

Совершено в Страсбурге 17 октября 1979 года.

-----

**ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ**  
Дополнительного протокола № 2 к Пересмотренной конвенции  
о судоходстве по Рейну

Полномочные представители  
ФЕДЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКИ ГЕРМАНИИ,  
КОРОЛЕВСТВА БЕЛЬГИИ,  
ФРАНЦУЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ,  
СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ,  
КОРОЛЕВСТВА НИДЕРЛАНДОВ,  
ШВЕЙЦАРСКОЙ КОНФЕДЕРАЦИИ,

сбравшись в Страсбурге для подписания Дополнительного протокола № 2 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну, договорились при подписании этого Протокола о следующих положениях, которые являются неотъемлемой частью вышеупомянутого Дополнительного протокола:

1. Документ, предусмотренный в пункте 3 статьи 2 Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну с поправками, внесенными Дополнительным протоколом № 2, выдается компетентным органом соответствующего государства только на судно, с которым у этого государства имеется реальная связь, элементы которой определяются на основе равноправия в отношениях между Договаривающимися государствами, которые будут принимать необходимые меры для обеспечения единообразного режима признания. Если условия выдачи этого документа не соблюдаются, он теряет свою силу и незамедлительно изымается выдавшим его органом.
2. В интересах развития общей политики в области транспорта и режима судоходства по Рейну Договаривающиеся государства принимают необходимые меры для облегчения переговоров относительно внесения в Пересмотренную конвенцию о судоходстве по Рейну изменений, которые будут сочтены необходимыми в силу возможного признания Европейским экономическим сообществом международного статуса Рейна.
3. Ввиду этого возможного признания режим, которым пользуются суда, принадлежащие к рейнскому судоходству, распространяется с момента вступления в силу настоящего Протокола на суда, имеющие право плавать под флагом любого государства - члена Европейского сообщества. Такой же режим может распространяться по решению, принятому в соответствии с процедурой, предусмотренной во втором предложении первого абзаца статьи II Дополнительного протокола № 2, на суда, плавающие под флагом другого государства.

4. Статьи IV и VI Дополнительного протокола № 2 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну распространяются также на настоящий Протокол о подписании.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители подписали настоящий Протокол о подписании.

Совершено в Страсбурге 17 октября 1979 года.

За Федеративную Республику Германии: (подпись) Х.К. РОБЕРТ

За Королевство Бельгии: (подпись) Н. ЭРКЕНС

За Французскую Республику: (подпись) Г. ГИЙОМ

За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:  
(подпись) КК. ПИТТАМ

За Королевство Нидерландов: (подпись) В. РИФАГЕН

#### ЗАЯВЛЕНИЕ ШВЕЙЦАРИИ

Перед подписанием настоящего Протокола о подписании полномочный представитель Швейцарии заявил, что правительство Швейцарии может признать положения, предусмотренные в пункте 3, принимая во внимание обязательства других Договаривающихся государств по отношению к Европейскому экономическому сообществу и учитывая, что экономическая структура рынка внутреннего судоходства государств, на которые распространяются льготы, предусмотренные в вышеупомянутых положениях, идентична или равноценна аналогичной структуре Договаривающихся государств и по этой причине не нанесет ущерба существующей экономике рейнского рынка.

За Швейцарскую Конфедерацию: (подпись) Е. ДИЕЗ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ № 3

к

Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,  
КОРОЛЕВСТВО БЕЛЬГИЯ,  
ФРАНЦУЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,  
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ,  
КОРОЛЕВСТВО НИДЕРЛАНДОВ,  
ШВЕЙЦАРСКАЯ КОНФЕДЕРАЦИЯ,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНЫ в необходимости приведения в соответствие с развивающимися нормами права и современными требованиями в области транспорта определенных предписаний Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну от 17 октября 1868 года в редакции от 20 ноября 1963 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что для этого:

- важно, в частности, в результате отказа от официального золотого паритета обеспечить применение санкций, более единообразных и в большей мере соразмерных нарушениям предписаний, связанных с судоходством и речным надзором;
- следует распространить положения о безопасности судоходства, предусмотренные статьей 22 вышеназванной Конвенции, а также Конвенцией о режиме выдачи патентов судоводителей на Рейне от 14 декабря 1922 года, на определенные категории судов, не подпадающих под действие этих положений в настоящее время,

договорились о нижеследующем:

Статьи I, II и III содержат новые статьи 23, 32 и 37, которые были включены в Конвенцию.

В статье I уточняется, кроме того, что второй абзац статьи I Конвенции о режиме выдачи патентов судоводителей на Рейне от 14 декабря 1922 года, а также пункт 6 Заключительного протокола к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну от 17 октября 1868 года отменяются.

СТАТЬЯ IV

Настоящий Дополнительный протокол подлежит ратификации.

Ратификационные грамоты сдаются на хранение в архив Секретариата Центральной комиссии.

Протокол о сдаче на хранение ратификационных грамот составляется Генеральным секретарем, который препровождает каждому из подписавшихся государств заверенные копии ратификационных грамот, а также протокола об их сдаче на хранение.

#### СТАТЬЯ V

Настоящий Дополнительный протокол вступает в силу в первый день второго месяца после сдачи на хранение в Секретариат Центральной комиссии шестой ратификационной грамоты. Генеральный секретарь уведомляет об этом другие подписавшиеся государства.

#### СТАТЬЯ VI

Настоящий Дополнительный протокол, составленный в одном экземпляре на голландском, немецком и французском языках, причем в случае расхождений аутентичным является текст на французском языке, будет храниться в архиве Центральной комиссии.

Копия, заверенная Генеральным секретарем, препровождается каждому из Договаривающихся государств.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители подписали настоящий Дополнительный протокол.

Совершено в Страсбурге 17 октября 1979 года.

За Федеративную Республику Германии: (подпись) Х.К. РОБЕРТ

За Королевство Бельгии: (подпись) Н. ЭРКЕНС

За Французскую Республику: (подпись) Г. ГИЙОМ

За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:  
(подпись) КК. ПИТТАМ

За Королевство Нидерландов: (подпись) В. РИФАГЕН

За Швейцарскую Конфедерацию: (подпись) Е. ДИЕЗ

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ № 4**

к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,  
КОРОЛЕВСТВО БЕЛЬГИЯ,  
ФРАНЦУЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,  
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ,  
КОРОЛЕВСТВО НИДЕРЛАНДОВ,  
ШВЕЙЦАРСКАЯ КОНФЕДЕРАЦИЯ,

принимая во внимание,

- что рынок рейнского судоходства и внутреннего плавания по водным путям, связанным с Рейном, испытывает серьезный экономический кризис, который он не сможет преодолеть без обязательных мер по структурному оздоровлению,
- что для этого важно принять меры по сдаче судов в лом, скоординированные на международном уровне и финансируемые за счет средств, обеспечиваемых внутренним судоходством, с учетом условий, связанных с вводом в эксплуатацию дополнительных трюмных пространств,
- что эти меры по структурному оздоровлению, обусловленные экономическими потребностями и серьезными потрясениями, затронувшими рынок внутреннего судоходства, должны носить исключительный и временный характер,
- что для обеспечения их эффективности, а также во избежание возникновения несоответствий в режиме и диспропорций в конкуренции эти меры должны вводиться на основе единообразия во всех прибрежных государствах Рейна и в Бельгии,

договорились о нижеследующем:

**СТАТЬЯ I**

1. В отношении рейнского судоходства могут быть приняты, вопреки общим принципам, содержащимся в Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну, временные меры по структурному оздоровлению.
2. Эти меры могут включать:
  - а) сдачу судов в лом за счет специальных средств, накапливаемых путем обязательных взносов судовладельцев;
  - б) установление условий, связанных с вводом в эксплуатацию дополнительных трюмных пространств, таких, как требование для владельцев, вводящих в эксплуатацию дополнительные трюмные пространства, одновременно сдавать в лом суда с эквивалентным объемом трюмного пространства или вносить специальный взнос в фонд, предназначенный для сдачи судов в лом.

3. В целях единообразного осуществления мер, предусмотренных в вышеизложенных пунктах, а также действий по их последующей корректировке во всех прибрежных государствах Рейна и в Бельгии Центральная комиссия судоходства по Рейну правомочна принимать решения в соответствии с правилами, принятыми в этой области Европейским экономическим сообществом.

При осуществлении этих мер прибрежные государства Рейна и Бельгия будут обладать равными правами и обязанностями.

#### СТАТЬЯ II

Настоящий Дополнительный протокол остается в силе до 31 декабря 1999 года.

#### СТАТЬЯ III

Настоящий Дополнительный протокол подлежит ратификации.

Ратификационные грамоты сдаются на хранение в архив Секретариата Центральной комиссии.

Протокол о сдаче на хранение ратификационных грамот составляется Генеральным секретарем, который предприводит каждому из подписавшихся государств заверенные копии ратификационных грамот, а также протокола об их сдаче на хранение.

#### СТАТЬЯ IV

Настоящий Дополнительный протокол вступает в силу в первый день следующего месяца после сдачи на хранение в Секретариат Центральной комиссии шестой ратификационной грамоты. Генеральный секретарь уведомляет об этом другие подписавшиеся государства.

#### СТАТЬЯ V

Настоящий Дополнительный протокол, составленный в одном экземпляре на голландском, немецком и французском языках, причем в случае расхождений аутентичным является текст на французском языке, будет храниться в архиве Центральной комиссии.

Копия, заверенная Генеральным секретарем, предприводается каждому из Договаривающихся государств.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители подписали настоящий Дополнительный протокол.

Совершено в Страсбурге 25 апреля 1989 года.

За Федеративную Республику Германии:

(подпись) Вильгельм ХЕЙНК

За Королевство Бельгии:

(подпись) К. БОВАНС

За Французскую Республику:

(подпись) Ж.П. ПЮИСОШЕ

За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:

(подпись) Колин МАКЛЕЙ

За Королевство Нидерландов:

(подпись) А. БОС

За Швейцарскую Конфедерацию:

(подпись) Р. СТЕТЛЕР

**Заявление Договаривающихся государств по случаю подписания  
Дополнительного протокола № 4**

Принимая во внимание неотложность мер по структурному оздоровлению рынка внутреннего судоходства, Договаривающиеся государства выражают свое согласие с тем, чтобы Дополнительный протокол № 4 начал применяться на временной основе с 1 мая 1989 года до сдачи на хранение всех ратификационных грамот при том условии, что окончательное вступление в силу будет зависеть от соблюдения конституционных процедур, используемых в каждом из Договаривающихся государств.

Меры, принимаемые в осуществление настоящего Протокола, смогут возыметь действие только после вступления в силу правил Европейского экономического сообщества, предусмотренных в статье 1.

Совершено в Страсбурге 25 апреля 1989 года.

За Федеративную Республику Германии:

(подпись) Вильгельм ХЁЙНК

За Королевство Бельгии:

(подпись) К. БОВАНС

За Французскую Республику:

(подпись) Ж.П. ПЮИСОШЕ

За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:

(подпись) Колин МАКЛЕЙ

За Королевство Нидерландов:

(подпись) А. БОС

За Швейцарскую Конфедерацию:

(подпись) Р. СТЕТЛЕР

-----