



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/2003/8  
8 July 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту  
(Сорок седьмая сессия, 7-9 октября 2003 года  
пункт 5 повестки дня)

**ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О МЕРАХ, НАПРАВЛЕННЫХ НА  
СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ  
ВОДНЫМ ПУТЯМ**

Передано Председателем Группы добровольцев по законодательным  
препятствиям

Примечание: На своей сорок четвертой сессии Рабочая группа учредила Группу добровольцев с целью подготовки в качестве последующей меры в контексте Роттердамской конференции по внутреннему водному транспорту "Перечня существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, вместе с рекомендациями относительно преодоления этих препятствий" (TRANS/SC.3/155, пункт 14 iv)). В работе этой Группы приняли участие следующие делегации: Венгрии, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Европейской комиссии (ЕК), Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссии (ДК).

Ниже воспроизведен проект первой части Перечня, содержащий краткий анализ существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, подготовленный Группой добровольцев в результате проведения ее трех совещаний (Париж, 31 января 2002 года; Женева, 21 октября 2001 года, и Страсбург, 28 мая 2003 года) и доработанный Председателем этой Группы г-ном К. Хофхейзенем (Нидерланды).

---

**Перечень препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного рынка внутреннего водного транспорта (Роттердамская декларация, пункт 13)**

**1. Общие положения**

**Определение "препятствий законодательного характера".** Обычно экономическая система, которая базируется на рыночных принципах и является полностью интегрированной, характеризуется определенной географической зоной, и - для всех тех, кто в правовом смысле принадлежит к этой системе - соответствующими законодательными положениями, которые обеспечивают:

- одинаковый режим для всех участников экономической деятельности, независимо от их гражданства или постоянного местопребывания;
- равные условия доступа на рынок для всех желающих (включая равный доступ к инфраструктуре и услугам);
- равенство в отношении применяемых правил, регулирующих производственный процесс на всей территории географической зоны, на которую распространяется данный рынок;
- применение санкций в случае нечестной конкуренции (включая меры контроля за деятельностью частных картелей и предоставлением государственной поддержки);
- свободу в отношении заключения договоров и установления цен;
- свободу передвижения товаров, лиц, услуг и капитала в рамках географической зоны, на которую распространяется данная рыночная система.

В тех случаях, когда при перевозках по общеевропейской сети внутренних водных путей указанные выше условия не выполняются или выполняются не полностью, можно говорить о "препятствиях законодательного характера", упомянутых в Роттердамской декларации.

**Вторичные аспекты открытого рынка транспортных услуг.** Функционирование рынка транспортных услуг и, в частности, рынка услуг внутреннего судоходства является составной частью общего набора правил, механизмов и в некотором отношении также

традиций, свойственных рассматриваемому географически очерченному политическому субъекту. Это может быть одна страна или ряд стран, в которых действуют общие или сопоставимые правила и принципы, причем все они имеют свои собственные, так называемые "равные правила игры". Таким образом, вопрос гармонизации и открытия рынков не может рассматриваться в отрыве от общего функционирования конкретно рассматриваемого рынка. В частности, подвижный характер отрасли транспорта и услуг, предоставляемых его операторами, в данном контексте обязывает принимать также во внимание косвенные последствия открытия рынка для операторов третьей стороны, а точнее - из-за отсутствия внешней конкуренции на определенном рынке многие регулирующие меры применяются лишь к тем, кому позволено выступать на нем в качестве полноправных участников. Поскольку третьим сторонам не разрешалось функционировать на данном рынке, указанные меры к ним не применяются, и поэтому после предоставления третьим сторонам доступа к такому рынку в этих мерах обнаруживаются настоящие лакуны. Без принятия дополнительных мер такое положение может стимулировать нечестную конкуренцию между первоначальными и новыми участниками рынка.

Наиболее ярко это выражается в области условий работы, социального обеспечения и уровней зарплаты, включая механизмы и инструменты по их применению. В большинстве случаев эти вопросы регулируются национальным законодательством, т.е. они распространяются на граждан конкретной страны (физических лиц или законным образом учрежденные предприятия), и применение такого законодательства может осуществляться лишь властями этой страны.

В том случае, когда транспортные услуги предоставляются в третьей стране, власти страны флага лишены возможности применять репрессивные меры. Кроме того, власти страны или стран, где предоставляются эти услуги, также не имеют возможности вмешаться ни посредством применения собственного законодательства, которое может оказаться неприменимыми к иностранным операторам, ни посредством применения законодательства страны происхождения операторов. Если соответствующие национальные режимы не имеют значительных различий, то подобные лакуны в правовых режимах могут и не приводить к нечестной конкуренции. Все зависит от уровня различий в режимах и последствий их применения для коммерческой эксплуатации.

Вопрос о том, в какой степени интеграция рынков предполагает согласование условий занятости, уровней вознаграждения, режимов социального обеспечения, фискальных режимов и уровней налогообложения, в данном документе подробнее рассматриваться не будет. Достаточно уже отметить, что в таких государствах, как страны Европейского союза и Соединенные Штаты Америки, где, как обычно считается,

существуют интегрированные общие рынки, сохраняются различия в режимах социального обеспечения и фискальных режимах, в издержках на рабочую силу и уровнях налогообложения. И все же на практике нельзя не признать, что различия подобного рода могут сыграть определенную роль при обсуждении вопроса о взаимном открытии рынков.

**Географическая область применения.** В настоящем документе на данном этапе предлагается ограничиться изучением ситуации в области внутреннего водного транспорта лишь на связанных друг с другом водных путях государств - членов Дунайской комиссии (ДК), Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), а также Польши и Чешской Республики. Внутренние водные пути этих стран образуют более или менее единое целое, и в настоящее время только морские пути связывают их с водными путями других стран. Исключением являются, разумеется, Российская Федерация и центральная часть Украины; они - члены Дунайской комиссии, но их внутренние водные пути не связаны с водными путями упомянутых выше стран. Развитие перевозок на судах типа "река-море" стимулировало бы интеграцию последних двух из упомянутых выше стран в единую европейскую транспортную систему.

В данном случае выбор сделан чисто по практическим соображениям, и не следует считать, что другие страны в будущем не смогут принять участие в формировании интегрированного общеевропейского рынка внутреннего судоходства. С учетом все возрастающего понимания органами, ответственными за принятие политических решений, того обстоятельства, что необходимо более полно использовать потенциал перевозок на судах смешанного плавания, число стран, заинтересованных в реализации стратегии внутреннего судоходства, скорее всего возрастет. Если понятие "рынок внутреннего судоходства" расширить на перевозки на судах типа "река-море", то все 39 стран, связанных внутренними водными путями и/или кратчайшими морскими путями с сетью водных путей категории E, определенной соглашением СМВП, будут, по крайней мере потенциально, заинтересованы в общеевропейском согласовании законодательства, регулирующего функционирование этого рынка.

**Виды препятствий законодательного характера.** Опыт показывает, что на европейском внутреннем водном транспорте существуют или могут существовать различные виды препятствий законодательного характера, а именно:

- ограничения на право перевозки иностранными судами;
- ограничения в доступе к внутренним водным путям и портам и на их использование;

- различия в технических требованиях к судам (судовые свидетельства);
- различия в требованиях, касающихся выдачи удостоверений судоводителя, численности и состава экипажа, а также времени его работы и отдыха;
- ограничения свободы ценообразования и заключения договоров;
- ограничения свободы перемещения рабочей силы, занятой в отрасли внутреннего судоходства;
- ограничения на право учреждения предприятий.

Многие препятствия законодательного характера обусловлены международными правовыми документами, однако в некоторых случаях внутригосударственное законодательство также служит источником таких препятствий.

## 2. Ограничения на право перевозки иностранными судами

Под "правом перевозки" в данном случае подразумевается право судов, несущих определенные флаги, осуществлять транспортные операции в рамках конкретной территории либо через конкретную территорию или между определенными территориями, т.е. имеются в виду такие права, как право на каботаж, транзит или перевозку между третьими странами (*кросстрейд*). Ряд международных правовых документов содержит ограничения на осуществление таких прав.

**Мангеймский акт** (статья 4) резервирует право на перевозку между двумя пунктами, расположенными на Рейне и его притоках, за судами, относящимися к рейнскому судоходству, т.е. имеющими так называемую "реальную связь" с одним из государств - членом ЦКСР или Европейского союза. Суда, не относящиеся к рейнскому судоходству, могут осуществлять такие перевозки лишь на условиях, предписанных ЦКСР. До настоящего времени ЦКСР еще ни разу не предписывала таких условий. В результате суда других стран, помимо членов ЕС и Швейцарии, могут перевозить грузы и пассажиров между портами, расположенными на Рейне, Мозеле, Майне или Некаре, лишь в том случае, если ЦКСР позволит им сделать это в каждом отдельном случае. Статья 4 Мангеймского акта далее предусматривает, что условия перевозок грузов и пассажиров судами, не относящимися к рейнскому судоходству, между каким-либо пунктом на Рейне или его притоках и пунктом на территории третьего государства должны быть оговорены в соглашениях, заключенных между таким третьим государством и соответствующим прирейнским государством. Существует целый ряд таких двусторонних соглашений; подробности см. ниже. Вместе с тем не все страны, не

являющие членами ЕС, но связанные с Рейном внутренними водными путями, заключили такие соглашения со всеми прирейнскими государствами. При отсутствии соглашения заинтересованное прирейнское государство само решает, допустить или не допустить такого рода перевозку в свои рейнские порты или из них.

**В Белградской конвенции (1948 года)** принцип свободы судоходства для судов всех государств применяется лишь к международным перевозкам с пересечением границ (статья 1). Суда, несущие иностранные флаги, могут таким образом быть исключены из национальных перевозок ("*каботаж*"), осуществляемых в пределах придунайских стран, что и является, по-видимому, обычной практикой.

Вместе с тем правовая ситуация на Дунае с точки зрения прав перевозки может интерпретироваться по-разному и нуждается в уточнении. Различия связаны исключительно с толкованием принципа свободы судоходства. Одни Стороны Белградской конвенции придерживаются того мнения, что данный принцип предоставляет лишь право на плавание по реке, а не на осуществление перевозочных операций; другие же утверждают, что он предусматривает также и последнее из указанных прав.

В настоящее время проводится подготовка к проведению дипломатической конференции с целью пересмотра Белградской конвенции; ее пересмотр, возможно, позволит уточнить ситуацию в связи с правами на перевозку.

**Законодательство ЕС.** Правила (ЕЕС) 3921/91 и (ЕС) 1356/96 четко оговаривают, что правом на национальные перевозки ("*каботаж*") в пределах стран - членов ЕС, не являющихся страной учреждения оператора, а также между странами-членами обладают операторы внутреннего судоходства, способные доказать наличие их "реальной связи" со страной - членом ЕС. Вместе с тем по-прежнему не ясно имеют ли право отдельные государства - члены ЕС допускать перевозчиков из стран, не являющихся членами ЕС, осуществлять перевозки на своем национальном и внутреннем рынке Сообщества (например, посредством выдачи им разрешений). С точки зрения законодательства ЕС, можно считать, что этот вопрос относится к компетенции не индивидуальных стран-членов, а Сообщества в целом.

**Двусторонние соглашения по внутреннему судоходству.** Двусторонние соглашения по внутреннему судоходству заключены между Германией, с одной стороны, и Польшей, Чешской Республикой, Словакией, Венгрией, Болгарией, Румынией и Украиной, с другой стороны. Польша, Чешская Республика, Словакия, Венгрия и Румыния заключили также такие соглашения с Нидерландами. Подобные же соглашения

были заключены между Люксембургом и Чешской Республикой, а также между Румынией и Францией.

Эти двусторонние соглашения, как правило, содержат положения о праве на перевозку, при этом некоторые из них ограничивают доступ к рынку.

- Каботажные перевозки разрешаются, как правило, лишь в исключительных случаях или полностью запрещены.
- Двусторонние перевозки между заинтересованными странами в одних случаях открыты для судов обеих сторон, но в других случаях предусматривают систему деления грузов на базе 50/50; такие перевозки могут также подлежать тарифному регулированию с указанием минимальных фрахтовых ставок. Участие судов третьих стран в двусторонних перевозках, как правило, не поощряется.
- Перевозки между третьими странами (*кросстрейд*) допускаются, как правило, лишь в том случае, если власти Договаривающейся стороны, в которой товары грузятся или выгружаются, дают на это разрешение; может также требоваться разрешение третьей страны, в которой товары грузятся или выгружаются.

Практически все двусторонние соглашения о внутренних водных перевозках заключены со странами, являющимися кандидатами на присоединение в качестве членом к Европейскому союзу. Как только эти страны вступят в ЕС многие положения соответствующих двусторонних соглашений автоматически перестанут применяться, так как применение содержащихся в них ограничений в отношении судов стран ЕС будет противоречить законодательству ЕС. В этом смысле для обеспечения юридической ясности эти двусторонние соглашения придется либо пересмотреть, либо денонсировать.

### **3. Ограничения в доступе к внутренним водным путям и портам и на их использование**

Некоторые государства ограничивают доступ к сети своих внутренних водных путей и их использование и требуют для этого получения соответствующих разрешений. Иностранные суда с грузом или без груза не имеют право заходить на внутренние водные пути Российской Федерации без специального правительственного разрешения. Плавание иностранных судов по федеральным внутренним водным путям Германии допускается лишь при наличии разрешения на плавание ("*Erlaubnis zur Fahrt*"). Обязательство получить такое разрешение не распространяется на суда стран - членом ЕС. Это

разрешение предоставляется в отношении судов тех государств, с которыми Германия заключила двусторонние соглашения по внутреннему судоходству с учетом условий, оговоренных в этих соглашениях.

#### **4. Различия в технических требованиях к судам (судовые свидетельства)**

В отношении технических требований к судам внутреннего плавания можно выделить три основных режима, действующих на общеевропейском уровне.

На **Рейне** плавание судов допускается лишь в том случае, когда на них имеется рейнское судовое свидетельство, основанное на Правилах ЦКСР по освидетельствованию судов на Рейне (ПОСР) и выданное компетентными органами одного из государств - членов ЦКСР. Это свидетельство ЦКСР признается ЕС для плавания по всем внутренним водным путям Сообщества (за исключением некоторых крупных водных путей, главным образом устьевых участков рек, на которых суда должны отвечать дополнительным техническим требованиям).

Режим технических требований, применяемых на водных путях **Европейского сообщества** за пределами Рейна, основан на Директиве ЕС 82/714/ЕЕС, которая устанавливает требования для выдачи судового свидетельства Сообщества. Данная Директива в настоящее время пересматривается, с тем чтобы ее технические требования соответствовали требованиям ПОСР. Судовое свидетельство Сообщества не признается для плавания по Рейну, поскольку нынешняя формулировка Мангеймского акта не допускает такого признания, вместе с тем государства - члены ЦКСР недавно подписали седьмой дополнительный протокол к Мангеймскому акту, который после вступления в силу будет предусматривать компетенцию ЦКСР в отношении признания судовых свидетельств стран ЕС и третьих стран, если правила, на основании которых эти свидетельства выданы, эквивалентны правилам, установленным ЦКСР и соответствуют процедурам, обеспечивающим их эффективное осуществление.

**Дунай.** Дунайская комиссия приняла Рекомендации, касающиеся технических требований к судам внутреннего судоходства, которые базируются на резолюции № 17 ЕЭК ООН, однако пока неизвестно, в какой степени государства - члены Дунайской комиссии реально ввели эти Рекомендации в свое национальное законодательство. Так что чисто в юридическом отношении каждое прибрежное государство располагает собственными техническими правилами и судовым свидетельством. Однако, поскольку прибрежные государства признают судовые свидетельства друг друга, эта ситуация не представляет никаких проблем для судоходства по этой реке. Некоторые придунайские государства признают также рейнское судовое свидетельство, как это делают Польша и

Чешская Республика (которые, разумеется, располагают также своим собственным национальным режимом технических требований и судовыми свидетельствами).

Упомянутая выше резолюция № 17 **ЕЭК ООН**, предусматривающая Рекомендации, касающиеся технических требований к судам внутреннего судоходства, разработана в результате усилий правительств государств - членов ЕЭК по согласованию их национальных и международных (ЦКСР) требований в этой области с целью возможного взаимного признания судовых свидетельств, выдаваемых на основе этих Рекомендаций, либо же их признания в рамках упрощенной процедуры проверки. В настоящее время эти Рекомендации пересматриваются, и предполагается, что они в целом будут приведены в соответствие как с проектом законодательства ЕС по данному вопросу, так и с действующими правилами ЦКСР, касающимися водных путей зоны плавания 3. Поскольку эти требования носят рекомендательный характер, правительства должны стремиться к признанию своих судовых свидетельств для отражения в них того обстоятельства, что конкретное судно было освидетельствовано и признано соответствующим надлежащим положениям ЕЭК ООН. В противном случае, правительствам придется доказывать, что их внутригосударственное законодательство во всех отношениях соответствует Рекомендациям ЕЭК ООН.

## **5. Различия в требованиях, касающихся выдачи удостоверений судоводителя**

Ситуация в отношении удостоверения судоводителя сопоставима с ситуацией в области судовых свидетельств. На **Рейне** судоводители обязаны иметь удостоверение на основе правил ЦКСР, касающихся Рейнского патента, выдаваемого компетентными властями одного из государств-членов. Этот Рейнский патент признается ЕС для плавания по всем водным путям Сообщества (за исключением некоторых рек, где заинтересованные государства-члены могут требовать специальных знаний местных навигационных условий и/или специального опыта плавания по реке, о которой идет речь). Он признается также большинством придунайских стран, хотя во многих из них держатель Патента должен отвечать некоторым дополнительным требованиям, касающимся знания местных навигационных условий.

**Европейское сообщество** руководствуется собственным законодательством по этому вопросу. Директива 91/672/ЕЕС предусматривает взаимное признание государствами-членами выдаваемых ими удостоверений судоводителя. В директиве 96/50/ЕС содержатся гармонизированные минимальные условия выдачи национальных удостоверений (речь идет в основном о программе экзаменов). На настоящий момент удостоверения судоводителя ЕС как такового не существует, однако Европейская комиссия рассматривает вопрос о дальнейшей гармонизации в этой области.

Удостоверения судоводителя, основывающиеся на директиве 96/50 ЕС, в настоящее время не действительны для плавания по Рейну, однако седьмой дополнительный протокол к Мангеймскому акту, упоминавшийся в предыдущем пункте, позволит ЦКСР признавать их, а также свидетельства, выдаваемые странами, не являющимися членами ЕС.

Правила, касающиеся Рейнского патента (статья 3.05), позволяют ЦКСР признавать удостоверения судоводителей стран, не являющихся ее членами, как "эквивалентные"; на настоящий момент это сделано в отношении австрийских, чешских, венгерских и польских удостоверений. Держатели таких признаваемых удостоверений могут получить Рейнский патент, сдав упрощенный экзамен, единственным требованием которого является знание действующих на Рейне правил и навигационных условий на этой реке.

На Дунае режим, касающийся удостоверений судоводителя, аналогичен режиму, касающемуся судовых свидетельств. Дунайская комиссия приняла Рекомендации, касающиеся требований при выдаче удостоверений судоводителя для судов внутреннего плавания по Дунаю. Вместе с тем неясно, в какой степени государства - члены Дунайской комиссии на практике применяют эти Рекомендации, хотя они признают национальные удостоверения друг друга.

В рамках ЕЭК ООН были разработаны и приняты в 1992 году Рекомендации о минимальных требованиях к выдаче удостоверений судоводителей судов внутреннего плавания с целью их взаимного признания для использования в международных перевозках.

#### **6. Различия в требованиях, касающихся численности и состава экипажа, а также времени его работы и отдыха**

Что касается **Рейна**, то глава 23 ПОСР содержит правила, регулирующие численность и состав экипажей. Численность и состав экипажей варьируются в зависимости от длины судна, режима его эксплуатации (14, 18 часов или 24 часа в день) и качества его технического оборудования. На Дунае не предусмотрено никакого единообразного режима, который регулировал бы численность и состав регулирующего численный состав экипажей; эти аспекты относятся к компетенции индивидуальных дунайских государств. Во всех других местах эти вопросы также регулируются внутригосударственным законодательством, так что правила в разных странах могут различаться. В ЕС пока не предусмотрено никаких правил, касающихся численности и состава экипажей, однако этот вопрос в настоящее время обсуждается.

Что касается времени отдыха, то ЕС принял директиву (2000/34/ЕС), в которой излагаются минимальные требования в отношении времени работы и отдыха рейсовых работников транспортного сектора, которая применяется к внутреннему судоходству и вступит в силу в 2003 году.

ЕЭК ООН в настоящее время разрабатывает рекомендацию, содержащую общеевропейский стандарт в отношении требований, касающихся минимальной численности экипажа и времени работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания.

## **7. Ограничения свободы ценообразования и заключения договоров**

В прошлом законодательством некоторых стран, в частности Германии, Нидерландов, Бельгии и Франции, предписывались минимальные цены на перевозки внутренним водным транспортом и ограничения свободы заключения договоров на предоставление таких услуг. В Германии национальные перевозки регулировались системой фиксированных минимальных грузовых тарифов (*Festfrachten*). В Нидерландах, Бельгии и Франции грузоотправители были по закону обязаны заключать свои договоры о государственных перевозках через посредство государственной системы поочередного фрахтования (*tour de rôle*), распределявшей грузы среди перевозчиков по принципу обслуживания в порядке поступления груза; за осуществление таких перевозок с грузоотправителей взимался также устанавливавшийся по закону минимальный грузовой тариф.

Этих систем *очередности* и контроля за ценами уже не существует. Они были упразднены отчасти посредством реализации соответствующих мер на национальном уровне, как это имело место в Германии, и отчасти в результате принятия директивы ЕС о либерализации, так что в настоящее время установление цен и заключение договоров практически повсеместно осуществляется абсолютно свободно. Положения о контроле за ценами по-прежнему содержатся только в текстах некоторых двусторонних соглашений по внутреннему водному транспорту, которыми предписываются минимальные грузовые тарифы на двусторонние перевозки.

Ограничения свободы ценообразования и заключения договоров в настоящее время, разумеется, не создают сколь-либо серьезных проблем. Однако с учетом того, что тарифы на грузовые внутренние водные перевозки зачастую снижаются до весьма низких уровней, время от времени раздаются требования относительно повторного введения минимальных грузовых тарифов.

## 8. Отсутствие правил конкуренции

Препятствия законодательного характера могут быть обусловлены не только действующими правовыми инструментами, но и отсутствием или недостаточным развитием законодательства, обеспечивающего надлежащее функционирование рыночной системы. В частности, в данном случае было бы уместно упомянуть об отсутствии законодательства, направленного на обеспечение приемлемого уровня конкуренции в рамках всей экономики (антикартельного законодательства) в европейских странах, не входящих в ЕС. Договор об утверждении Европейского сообщества категорически запрещает любые договоренности между коммерческими фирмами, которые ставят своей целью или оказывают влияние на предотвращение или ограничение конкуренции<sup>1</sup>. Государства - члены ЕС дополнили этот Договор положениями национального законодательства о конкуренции. Применение этих национальных правил и правил Сообщества привело к ликвидации некоторых картелей мелких судовладельцев, которые существовали ранее в голландском и бельгийском внутреннем судоходстве. На Дунае все еще действуют договоренности между бывшими государственными национальными судоходными компаниями, известные как "Братиславские соглашения". Если речь идет о распределении дунайского рынка внутреннего судоходства и об установлении фиксированных тарифов на перевозки, то эти соглашения при попытке их применения в ЕС скорее всего были бы признаны незаконными.

---

<sup>1</sup> Статья 81 Договора о ЕС:

"1. Запрещаются следующие действия как несовместимые с общим рынком: любые договоренности между предприятиями, решения ассоциаций предприятий и согласованная практика, которые могут влиять на торговлю между государствами-членами и которые имеют своей целью или следствием предотвращение, ограничение или искажение конкуренции в рамках общего рынка, и в частности действия, которые:

- а) прямо или косвенно фиксируют закупочные или продажные цены либо любые другие торговые условия;
- б) ограничивают либо контролируют производство, рынки, техническое развитие или инвестиции;
- в) распределяют между собой рынки или источники предложения;

...

2. Любые договоренности или решения, запрещаемые согласно настоящей статье, автоматически признаются недействующими.

...".

## **9. Недостаточная гармонизация системы гражданского и публичного права**

Нормы гражданского законодательства, применимые к перевозкам внутренним водным транспортом (договорное право, правила ответственности), до сих пор являются в основном национальными по характеру и не гармонизированы на международном уровне. Это вызывает правовую неопределенность, может послужить причиной ненужных судебных разбирательств и может повысить стоимость страхования транспортных операций.

Меры по улучшению этой ситуации уже были приняты либо рассматриваются в настоящее время. Конвенция об ограничении ответственности владельцев судов во внутреннем судоходстве (КОВС) вступила в силу, но охватывает лишь ограниченное число стран и по-прежнему должна быть преобразована в какой-либо общеевропейский правовой документ либо заменена таким документом. Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) была подписана рядом стран, в которых она в настоящее время ратифицируется. Рассматривается также возможность введения общеевропейского режима ответственности за ущерб, вызванный перевозкой опасных грузов по внутренним водным путям.

Что касается публичного (административного) права, то многосторонними договорами охватываются такие вопросы, как регистрация и обмер судов внутреннего плавания; вместе с тем лишь ограниченное число государств ратифицировало эти договора или присоединилось к ним и, следовательно, нельзя считать, что они представляют собой поистине общеевропейские режимы.

В приложении к настоящему документу приводится перечень действующих в настоящее время многосторонних договоров по внутреннему судоходству.

## **10. Ограничение свободы перемещения рабочей силы, занятой в отрасли внутреннего судоходства**

Перемещение рабочей силы регулируется общим трудовым законодательством. В **Европейском сообществе** граждане могут свободно работать в любой стране, в которой они пожелают. Граждане стран, не являющихся членами ЕС, как правило, имеют лишь ограниченный доступ к рынкам трудовых ресурсов стран - членов ЕС. До сих пор на уровне Сообщества отсутствуют единые правила о допуске рабочей силы из стран, которые не входят в ЕС. Каждое государство-член до сих пор проводит собственную политику и руководствуется собственным законодательством по этим вопросам. В большинстве государств ЕС проводимая ими политика базируется на критерии

доказанной нехватки требуемого персонала на национальном рынке рабочей силы. Пока не существует никаких конкретных предписаний в отношении специализированного рынка внутреннего водного транспорта. Таким образом, граждане стран, не являющихся членами ЕС, которые хотят работать в отрасли внутреннего судоходства, могут получить разрешение на работу лишь в том случае, если будет четко доказано, что на рынке труда ЕС отсутствуют подходящие кандидаты для занятия соответствующих вакансий. Несмотря на довольно широко распространенные в отрасли внутреннего судоходства Сообщества жалобы в отношении трудностей с заполнением вакансий, нет никаких оснований считать, что такие разрешения будут выдаваться чаще, по причине все еще довольно высокого уровня безработицы в ЕС, а также по той причине, что безработные молодые люди могут в относительно короткие сроки пройти профессиональную подготовку, с тем чтобы стать матросами.

Для удобства вопрос о доступе на рынок труда в странах центральной и восточной Европы в настоящем документе не рассматривается. В этой связи следует также отметить, что принятие в ЕС некоторых государств центральной и восточной Европы, возможно, не будет еще означать немедленного открытия рынка труда ЕС для рабочей силы из заинтересованных новых государств-членов.

В соответствии с согласованными условиями присоединения к ЕС, предусматривается переходный период продолжительностью максимум до семи лет, в течение которого государства - члены ЕС смогут принять решение о доступе рабочей силы из новых государств-членов. В сентябре 2001 года Европейская комиссия представила предложение о Директиве ЕС (COM(2001) 386 det), предусматривающей формирование общей иммиграционной политики в отношении граждан третьих стран, которые желают работать в ЕС в качестве наемных служащих или хотят учредить там свое собственное дело. В соответствии с этим предложением, желающие получить работу из третьих стран по-прежнему будут допускаться только в том случае, если будет доказано, что отсутствует приемлемый кандидат на рынке труда ЕС; однако государствам-членам разрешается не применять это требование в течение ограниченного периода времени в отношении определенных секторов экономики, если в этих секторах наблюдается нехватка рабочей силы. Таким образом, в будущем порог допуска, возможно, будет понижен в отношении секторов, которые сталкиваются с нехваткой рабочей силы.

## 11. Ограничение на право учреждения предприятия

В ЕС существует свобода учреждения предприятия, по крайней мере в секторе внутреннего судоходства: любой гражданин ЕС может учредить свое дело в любом государстве - члене ЕС, в котором он пожелает. Для граждан третьих стран обычно существуют ограничения, предусмотренные национальным законодательством государств-членов. Европейские соглашения, заключенные между ЕС и рядом стран центральной и восточной Европы, не изменяют этой ситуации, поскольку эти соглашения не применяются к сектору внутреннего водного транспорта.

Предложение о Директиве ЕС, упомянутое в предыдущем пункте, касается также учреждения предприятий гражданами третьих стран. Согласно этому предложению, разрешения на учреждение таких предприятий выдаются только в том случае, если предполагаемая экономическая деятельность окажет благоприятное воздействие на занятость и/или экономическое развитие заинтересованного государства-члена. Это отражает существующую практику в государствах - членах ЕС и в случае принятия Директивы не внесет значительных изменений в существующую ситуацию.

В любом случае данный вопрос будет оставаться во многих отношениях чисто академическим, до тех пор пока будет существовать режим "реальной связи", упомянутый в пункте 2 выше. Швейцарский оператор внутреннего судоходства или оператор ЕС не будет учреждать свое предприятие в третьей стране за пределами ЕС, поскольку в результате этого он утратит свою "реальную связь". И наоборот, лишь немногие дунайские операторы будут заинтересованы в учреждении своих предприятий (или дочернего предприятия) в ЕС, так как это - в существующих условиях - не повысит их шансов получить доступ к каботажным перевозкам по Рейну и перевозкам внутри Сообщества.

---

## Приложение

### Перечень действующих в настоящее время многосторонних договоров в области внутреннего водного транспорта

- 1. Конвенция от 15 марта 1960 года об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания**

Договаривающиеся стороны: Австрия, Венгрия, Германия, Нидерланды, Польша, Российская Федерация, Румыния, Франция, Швейцария, Югославия<sup>2</sup>.

- 2. Конвенция от 25 января 1965 года о регистрации судов внутреннего плавания**

Договаривающиеся стороны: Австрия, Люксембург, Нидерланды, Франция, Швейцария, Югославия<sup>1</sup>.

- 3. Конвенция от 15 февраля 1966 года об обмере судов внутреннего плавания**

Договаривающиеся стороны: Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Люксембург, Нидерланды, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Франция, Чешская Республика, Швейцария.

- 4. Страсбургская конвенция от 4 ноября 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС)**

Договаривающиеся стороны: Германия, Люксембург, Нидерланды, Швейцария.

- 5. Европейское соглашение от 19 января 1996 года о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)**

Договаривающиеся стороны: Болгария, Венгрия, Италия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария.

-----

---

<sup>2</sup> По состоянию на 4 февраля 2003 года, наименование Союзной Республики Югославии изменено на Сербию и Черногорию.