

Три пуда директив

В здании управления сельского хозяйства с утра до вечера движение. Из машинного бюро в комнату под лестницей, именную экспедиции, то и дело спускаются секретари и курьеры. Сюда несут директивы для МТС и райсельхозотделов.

29 июля везли почту, подготовленную к отправке. Оказалось — почти 4 пуда бумаги. Если исключить отсюда 28 килограмм бланков актов на ашпробацию посевов (их, кстати, нужно было бы разослать еще месяц назад), то получается более чем 2 пуда «чистых» директив. Если считать весте не на пуда, а на количество директив, то их оказывается 2,464.

Этот день еще милостивее, уверяет нас экспедитор Мария Ивановна. Вызывает директивы в районный отдел сельского хозяйства или МТС посылают и больше.

Нехватает бумаги, — жалуются начальники хозяйственного отдела тов. Гусенко. — Подумайте, только за 8 часов ротации пропущено 1480 листов!

Подвешивают большинство работников областного управления сельского хозяйства — более 200 человек — в самую горячую пору уборки и хлебозаготовки, на кануне осеннего сева и подема ячменя, сидят в кабинетах и пишут. Пишут много. «Столько получаем всяких директив и бумаг», — досадой говорит заведующий красноружским отделом сельского хозяйства г. Гончарев, — что не в состоянии прочесть их, не то что выполнить». И это мнение не одного г. Гончарева.

О чем же пишут из управления в районные отделы сельского хозяйства, в МТС? Мы внимательно прочли почти все, посланное 29 июля. Вот директивы, адресованные Белгородскому отделу сельского хозяйства, как, впрочем, и всем другим. Директива о заготовках поросли косточковых пород, в которой подробно описывается высота и ширина стволов этих пород. О заготовке косточковых пишется всем райсельхозотделам уже второй раз, через 4 месяца, когда, как явствует из директивы, стало очевидным, что эти мероприятия сорваны. Теперь поступают очень просто: то, что нужно было сделать весной, предлагается перенести на осень. Важнейшее дело — создание племенных птицеводческих ферм в колхозах. Директива по этому поводу была составлена еще 17 мая, но посылается 29 июля, когда лучшие сроки для проведения этих мероприятий явно упущены. Далее предлагается срочно ответить на 25 вопросов и представить две таблицы о состоянии животноводства. Но если разобраться в этих вопросах, то можно убедиться, насколько управление не знает действительного положения в животноводстве. По многим вопросам оно должно было давным-давно иметь запрашиваемые сведения. Отделы сельского хозяйства получили в этот день не много, не мало — 14 директив.

Такую же обильную почту по-

ОДНОДНЕВНАЯ ПОЧТА ОБЛАСТНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА В РАЙОНЫ ОБЛАСТИ

лучили в этот день и директора МТС. Читаем ее: совершенно непонятная директива о предоставлении отчетности о численности работников МТС. Вторично пишут из управления о сырье для лущения стерны. Казалось бы, нельзя в таком случае не отметить, почему срывается это мероприятие, показать, какие возможности не используются, предложить, исходя из условий МТС и районов, конкретные меры. В директиве общее указание: «Нужно использовать людские и культурные ресурсы, о чем писали уже раньше, и о чем, собственно, и так знают в МТС. Вторично пришлось писать о высылке отчетов о работе автопарка, так как распоряжение от 23 мая выполнено не всеми МТС. Директива, тем не менее, посылается и тем МТС, которые отчеты выслали. Многие директора МТС были удивлены, получив приказ, в котором излагаются факты перерасхода горючего 8-ю МТС области. Никаких выводов и предложений, поучительных для других МТС, в приказе нет, а посылается он также всем, всем, всем.

Управление разослало в июле несколько приказов об уборке и хлебозаготовках. И приказ «о мерах по обеспечению уборки», и приказ «о недостатках в проведении уборки зерновых», и «о борьбе с потерями», и «об уборке семенных участков» посланы с большим опозданием, когда уборка уже была в разгаре. Они не анализируют работу МТС и колхозов на уборку.

Пусть не поймут нас так, что утверждение не должно посылать в подведомственные ему отделы директивы. Но эти директивы должны посылаться во время и служить конкретной программой действий для работников. Но приказы, директивы и разного рода указания, исходящие из областного управления сельского хозяйства, пишутся в большинстве своем, без учета особенностей районов и МТС. Они стандартные, и меры, которые предлагаются в них, также не отражают особенностей районов, неконкретны. В большинстве случаев в директивах управления сельского хозяйства излагаются самые прописные истины, вызывающие только недоумение. Наконец, и посылается они очень часто с опозданием и не отвечают духу времени. Эти директивы — формальная оптика. Если бы руководители управления более критически относились к своей работе, они смогли бы убедиться в бессмысленности такого бумажного потока.

Почему это происходит? Потому, прежде всего, что управление сельского хозяйства из оперативного штаба руководства, организационно и материально

обеспечивающего выполнение боевых заданий по сельскому хозяйству, превратилось в бюрократическую канцелярию. Вместо того, чтобы оперативно решать вопросы снабжения горючим, запасными частями, финансированием, здесь не считают необходимым даже во время отвечать на запросы из районов.

— Стал самоходный комбайн, где взять запасные ремни? — телеграфирует директор Львовской МТС тов. Фролов.

— Краснобаев. Д/ответа, — пишет через сутки на телеграмме главный инженер Ушаков. Еще двое суток лежит телеграмма без движения. А во Львове ждут.

— Передайте для нужд МТС из обводхоза 2 тысячи метров ремней, — телеграфирует заместитель Министра сельского хозяйства тов. Косов.

— Тов. Дорожкина, зайдите, — пишет резолюцию Ушаков.

Зарылись в бумаги, неутомимый Ушаков пишет и пишет. Бумаги с его резолюциями: «зайти» попадают в Краснобаев, Дорожкину, Зориню через несколько дней. Но вызвать ту же Дорожкину, сняв телефонную трубку, и распределить ремни сей бюрократ не может, он вызывает в кабинет подчиненных не иначе, как по резолюции.

А в МТС и отделах сельского хозяйства наивно думают, что в управлении кто-то в поте лица считает по поводу их запросов.

В управлении совершенно забывают о главной роли аппарата — организации исполнения директив.

В конце июля, например, была послана директива о молотобой, в которой отмечалось, что «в колхозах вашего района недопустимо медленно проводится обмолов хлеба, большинство молотилок до сих пор не поставлено на молотобой».

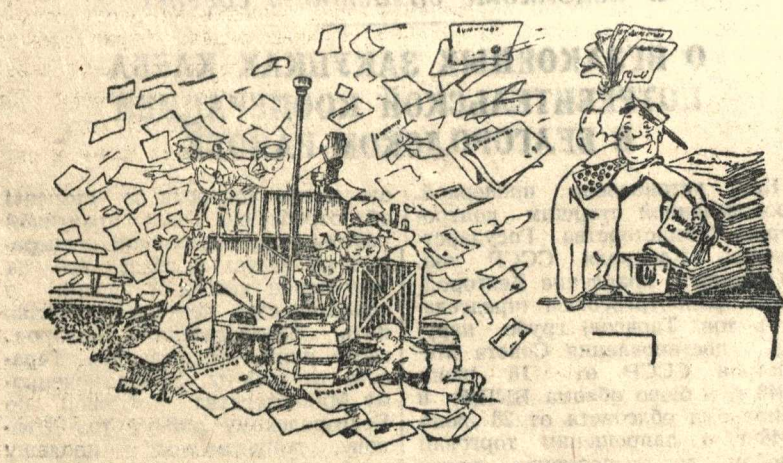
Посланная «всем, всем», эта директива не отражает действительности. В Уразово, Валуяхах, Глухово, например, к тому времени обмолов уже треть хлеба. И дело не в том, что «молотилки не поставлены на молотобой», а в низкой производительности их, в том, что во многих МТС не налажена техническая помощь комбайновым и молотильным агрегатам.

Значит, и нужно было принять меры к тому, чтобы поднять производительность машин. Но, может быть, управление изучило опыт молотобой в передовых районах, причины простоев молотилок в отстающих и поучило на этом других? Ничего подобного, директива эти вопросы обходит. Никаких мер не принято к выполнению и директив об осеннем севе, если не считать совещания главных агрономов районов, проведенного только 31 июля. Но и здесь не обошлось без бюрократизма: перед выездом на совещание агрономы должны были представить анкету с ответами на 50 вопросов.

Такой стиль работы учреждения, призванного быть оперативным штабом руководства сельским хозяйством области, в корне порочен. Отскакивая на канцелярии, работники управления имеют смутное представление о том, что делается в МТС и колхозах, и вынуждены сочинять стандартные директивы. Руководители управления не отдают главного от второстепенного, не направляют усилий аппарата на главное дело. И немудрено поэтому, что управление отстает от жизни, не оказывает действительной помощи, практической помощи работникам МТС и районов в разрешении важнейших вопросов сельского хозяйства.

Тут, видите ли, пишут и пишут директивы. Но перефразируя известные слова Маяковского о заседаниях, можно и нужно сказать: не пора ли издать директиву о сокращении директив?

И. ДОРОШЕНКО.



Льгову нужен музей

(ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ)

Льгов — древний город. В летописи 1152 года он упоминается, как город Ольгов, вотячина князя Олега Святославовича Черниговского, внука Ярослава Мудрого. От него Льгов получил свое первоначальное название.

Немало перевалил Льгов на своем веку: полчища Батыя, междоусобные войны Святослава Липецкого с Олегом Рязанским, хозяйничанье литовских князей. В 1503 году Рязанское княжество, в которое входил Ольгов, перешло под власть Московского князя.

В начале 17 века был создан Ольговский монастырь. В 1774 году по повелению Екатерины II он был закрыт, а спустя пять лет Монастырская слобода (ныне Подгорная слобода) с землями и урочищами «Монастырский лес» были преобразованы в уездный город Курского наместничества с наименованием «Льгов». Тогда в городе не было даже 700 жителей.

Интересное историческое прошлое и у окрестностей Льгова. Большой интерес для науки представляют стоянки и городища древнего человека, недавно обнаруженные на территории нашего района местными краеведами у деревень Воронкино, Красная Дубрава, Нижние Деревеньки, Любинка, около нефтебазы

и на городском лугу. Здесь найдены черепки от глиняных сосудов, окаменелые кости, грузина из глины для сетей, кремневые ножи и стрелы, осколки посуды каменного и бронзового веков. Богато событиями прошлое Льгова.

Но еще замечательнее его настоящее. Современный Льгов — крупный железнодорожный центр. В нем много памятных мест времен Отечественной войны. Массовый героизм проявили трудящиеся Льгова при восстановлении города. Знатные колхозники трудятся на полях Льговского района, собирая невиданные урожаи. Их подвиги должны быть сохранены для потомства.

Но во Львове нет музея — научного центра по изучению и охране ценных материалов и памятников. Места стоянок древнего человека распахиваются, используются как песчаные карьеры. Гибнут материалы, ценные для науки.

Разрушенный немцами музей должен быть восстановлен. Для этого у нас есть все возможности.

С. ЛАГУТИЧ, уполномоченный областного радиокомитета.

Б. БАТАЛИН, учитель.

По следам выступлений «Курской правды»

«ПОЧЕМУ НЕТ ПТИЦЫ В СТРЕЛЕЦКИХ КОЛХОЗАХ»

Стрелецкий райком ВКП(б) опубликованную в газете «Курская правда» за 21 июля корреспонденцию «Почему нет птицы в стрелецких колхозах» и признал критику совершенно правильной.

За срыв плана разведения птицы в колхозах зоотехник по птицеводству Бурцева с работы снята. Приняты меры к устранению недостатков, отмеченных в корреспонденции, и к выполнению государственного плана по развитию птицеводства в районе. Райкомом сельского хозяйства предложено усилить контроль за развитием птицеводства во всех колхозах района.

«НЕ ТАК НАДО СТРОИТЬ»

Заместитель начальника главного строительного управления Министерства жилищно-гражданского строительства РСФСР тов. Табаков сообщил нам, что редакция совершенно правильно в опубликованной корреспонденции «Не так надо строить» критикует плохое качество восстановительных работ, осуществляемых трестом «Курсстрой» (см. «Курскую правду» № 136).

Управляющим трестом тов. Биркову предложено немедленно исправить все дефекты, а расходы по исправлению недоброкачественной работы отнести за счет виновных.

РЕЧЬ ГЛАВЫ СОВЕТСКОЙ ДЕЛЕГАЦИИ НА ДУНАЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ В БЕЛГРАДЕ А. Я. ВЫШИНСКОГО 4 АВГУСТА 1948 ГОДА

Господа председатели, мы присутствуем к обсуждению проекта конвенции о режиме дунайского судоходства, который представлен советской делегацией в распоряжение всех делегаций. В этой связи советская делегация считает

1. ЗНАЧЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ДУНАЯ И КОНВЕНЦИЯ 1921 Г.

Нам уже приходилось обсуждать в международном порядке проблемы Дуная, в частности, это имело место на Парижской мирной конференции в 1946 году в связи с рассмотрением мирных договоров, впоследствии заключенных с Румынией, Венгрией и Болгарией. В то время была сделана попытка рассмотреть вопросы, касающиеся режима дунайского судоходства попутно с рассмотрением мирных договоров с Румынией, Болгарией и Венгрией. Но ясно, что проблема Дуная представляет достаточно большое значение и достаточно серьезный интерес для того, чтобы эту проблему сделать предметом специального рассмотрения конференции; и все согласился впоследствии, что действительно необходима специальная конференция, которая теперь, 30 июля этого года, и начала свою работу в Белграде. Пришло также согласиться с тем, что участниками этой специальной конференции о режиме судоходства на Дунае должны быть прежде всего те страны, которые непосредственно заинтересованы в дунайском судоходстве, а именно — придунайские государства, а также те государства, которые имеют выход к Дунаю, а именно: СССР, Франция и Великобритания. Нельзя не напомнить, что при обсуждении на Парижской конференции и в других случаях вопроса о Дунае со стороны некоторых государств проявлялась отчужденная тенденция сохранения действительного до войны положения 1921 года, который представлял собой привилегированное положение на Дунае некоторым государствам. Эта тенденция сохраняла конвенцию 1921 года, не внося в нее никаких существенных изменений, которые могли бы ограничить или отменить эти привилегии, достаточно отчетливо наша свое выражение и на нашей конференции. Стоит только вспомнить те прения, которые в этой связи имели место 2—3 дня тому назад.

Какие же преимущества действительно представляла конвенция 1921 года некоторым государствам, которые и сейчас еще продолжают настаивать на том, что эта конвенция не потеряла своей силы и что всякая другая конвенция должна, в

необходимости сделать несколько пояснительных замечаний, которые показали бы сущность основных положений представленного советской делегацией проекта и главные отличия этого проекта от конвенции 1921 года.

2. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ СОВЕТСКОГО ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ

Советская делегация исходит из того, что новая конвенция должна обеспечить свободное судоходство на Дунае, в соответствии с интересами и с суверенными правами придунайских стран, а также в целях укрепления экономических и культурных связей придунайских стран между собой и с другими странами. Отстаивая этот принцип, Советский Союз считает, что в декабре 1946 г. четыре ведущих мировых державы — США, Великобритания, Советский Союз и Франция согласились, чтобы в будущем конвенция была включена в статью — головная, руководящая, определяющая и дающая тон всей будущей конвенции, касающейся режима судоходства на Дунае. По этому вопросу было достигнуто соглашение в такой редакции, что навигация на Дунае должна быть свободной, открытой для граждан, торговых судов, товаров всех государств на основе равенства в отношении портов и навигационных сборов и условий торгового судоходства. Это решение — является весьма важным, а повторю. Оно, как это было и в статье 1-й конвенции 1921 года, определяет основное политическое и экономическое направление всего содержания будущей конвенции, которая должна быть свободной, открытой для граждан, торговых судов, товаров всех государств на основе равенства в отношении портов и навигационных сборов и условий торгового судоходства. Это решение — является весьма важным, а повторю. Оно, как это было и в статье 1-й конвенции 1921 года, определяет основное политическое и экономическое направление всего содержания будущей конвенции, которая должна быть свободной, открытой для граждан, торговых судов, товаров всех государств на основе равенства в отношении портов и навигационных сборов и условий торгового судоходства.

Второй пункт, на котором я хотел бы остановиться — это самое понятие «Дунай». Понятие Дунайской речной системы, как известно, в конвенции 1921 года охватывает не только сам Дунай, но также и целый ряд притоков, не только Дунай в его судоходной части от Ульма до Черного моря, но и притоки, перечисленные в статье второй конвенции 1921 года, где мы видим и Тиссу, и Мораву, и Тау, и Драву, и Марш, где не указаны, правда, соединительные и обводные каналы, но указано, что такие каналы могут быть впоследствии включены в Дунайскую систему, когда они будут построены.

Советский проект исходит из того, что Дунайская речная система должна включать в себя лишь собственно Дунай как таковой, т. е. без притоков. Ни Тисса, ни Тау, ни Драва, ни Моравы и т. д., ни соединительные, ни обводные каналы не должны включаться в эту систему. Советская делегация исходит при этом из политической и экономической целесообразности. В этом отношении проект стоит на позиции, на которой стояла и конвенция 1856 года, которая тоже ограничивала Дунайскую речную систему одним Дунаем.

Третье, весьма существенное отличие представленного нами проекта от конвенции 1921 года касается организационных вопросов. В нашем проекте устанавливается вместо двух дунайских комиссий, какие имели место в конвенции 1921 года, а именно — вместо европейской дунайской комиссии или комиссии морского Дуная и международной дунайской комиссии, или комиссии речного Дуная — одна единая дунайская комиссия. Важно отметить, что существенное отличие советского проекта от конвенции 1921 года заключается в том, что дунайская комиссия по советскому проекту должна состоять из представителей только придунайских государств. Это соответствует основному принципу, а именно — принципу, что дело регулирования, контроля, обеспечения судоходства на Дунае должно быть обязанностью и правом придунайских го-

сударств — хозяев земель, по которым протекает Дунай. Достаточно напомнить об этих фактах, чтобы было ясно, в чем заключается принципиальная разница между проектом советской делегации и конвенцией 1921 года как в отношении исходных позиций, так и в отношении тех организационных вопросов, которые я сейчас затронул.

В этой связи следует обратить внимание на статью 7-ю проекта советской делегации о компетенции дунайской комиссии. Главная особенность нашего проекта в данной части заключается в том, что на комиссию возлагаются также функции, как наблюдений конвенции, составление общей сметы расходов, общего плана основных работ по улучшению судоходства, причем этот общий план работ по улучшению судоходства на Дунае, который составляется ду-

найской комиссией, должен опираться на проекты и предложения придунайских государств. Кроме того, советским проектом по статье 7-й дунайской комиссии предоставляется возможность и право производить работы в некоторых случаях, которые предусмотрены другой статьей этого проекта конвенции — статьей 4-й. Именно, когда какое-либо придунайское государство окажется не в состоянии выполнять работы, какие относятся к его компетенции, эти работы могут быть выполнены дунайской комиссией. Дунайской комиссией поручается также проектом консультативная придунайских государств по разным областям вопросов судоходства. На дунайскую комиссию возлагается по нашему проекту установление единой систе-

3. СПЕЦИАЛЬНЫЕ РЕЧНЫЕ АДМИНИСТРАЦИИ

Разделы 2 и 3 проекта конвенции 1921 года посвящены вопросу о специальных речных администрациях. Советский проект сохраняет две специальные речные администрации, которые уже существовали раньше и до сих пор существуют. Это — так называемая Речная Администрация Железных Ворот и Администрация в низовьях Дуная, роль которой играет сейчас автономная Румынская Дирекция Морского Дуная.

Исходя из принципа суверенности придунайских государств и их суверенных прав на Дунае в соответствующих территориальных границах, советский проект предлагает в состав этих двух речных специальных комиссий включить лишь представителей тех прибрежных государств, территории которых лежат по обе стороны протекающих на их участках Дуная. Таким образом, в одном случае мы будем

иметь речную администрацию в составе двух государств — Югославия и Румыния, и в другом случае мы будем иметь администрацию, речную администрацию в составе тоже двух государств — Румыния и Советского Союза.

Что касается существа деятельности этих речных администраций, советский проект, в отличие от конвенции 1921 и 1939 гг., исходит из необходимости предоставить специальным речным администрациям гораздо более автономные права, чем это было раньше, и это очень отчетливо проходит по целому ряду статей нашего проекта, о которых я сейчас не упоминаю для сокращения времени и которые подробно могут быть рассмотрены, очевидно, специальным комитетом, который займется рассмотрением нашего проекта.

В этом существенное отличие от конвенции 1921 года. Раздел II данной главы посвящен лоцманской службе, которая организуется по правилам, аналогичным ранее действовавшим.

Глава IV «Порядок покрытия расходов по обеспечению судоходства» — также не вносит никаких новшеств, поскольку прежняя практика является оправданной. Проектом устанавливается, между прочим, что никакие сборы за транзит, как таковые, взиматься не будут с судов, плотов, товаров и пассажиров, что сборы, взимаемые за производство работ по поддержанию Дунайской системы в должном порядке, будут устанавливаться комиссией, соответствующими администрациями и прибрежными государствами и не должны приносить прибыли. Точно так же и тарифы лоцманских сборов в низовьях Дуная и в районе Железных Ворот устанавливаются соответствующими администрациями с сообщением комиссии.

Глава V состоит из 2 статей и носит заключительный характер. Статья 41 определяет порядок разрешения споров между подписавшими конвенцию странами по тем или иным вопросам, касающимся неясности или различных толкований отдельных статей и положений этой конвенции.

Статья 42 имеет также серьезное значение потому, что она устанавливает порядок вступления в силу настоящей конвенции. Она предусматривает, что конвенция войдет в силу после сдачи на хранение 6 ратификационных грамот правительств Югославии.

К проекту конвенции имеются два приложения. Одно — вхождение Австрии в состав дунайской комиссии после урегулирования вопроса о договоре с Австрией, и дополнителный протокол к конвенции в виде второго приложения, который констатирует, что ранее применявшийся режим судоходства на Дунае, равно как и акты, предусматривавшие установление этого режима, в частности конвенция 1921 года, утратили свою силу. Говорится, что достигнутое соглашение относительно признания погашенными всех обязательств Европейской Дунайской комиссии и Международной Дунайской комиссии по оплате кредитов, которые были предоставлены ей Великобританией, Францией, Россией и другими государствами, и других обязательств. Говорится также о переходе имущества бывших Европейской Дунайской комиссии и Международной Дунайской комиссии в распоряжение соответствующих администраций.

Таково содержание в основных чертах проекта о режиме судоходства на Дунае, внесенного делегацией Советского Союза. Мы видим, что этот проект в полной мере удовлетворяет тем требованиям, о которых мы говорили вначале. Это — справедливая конвенция. Она построена на уважении суверенных прав придунайских государств и народов, на устранении привилегированного положения на Дунае придунайских государств, на устранении всякого экономического и политического контроля с их стороны над Дунаем и придунайскими странами.

Конвенция, предложенная Советским Союзом, откроет путь для дальнейшего развития экономических и культурных связей придунайских стран между собой и с другими странами, внесет новый большой вклад в дело мира и международного сотрудничества.

ми навигации, унификация права речного надзора, координация гидрометеорологической службы на Дунае, введение статистики судоходства на Дунае, издание всякого рода справочников, лоций, навигационных карт, атласов, утверждение бюджета и, наконец, установление и взимание предусмотренных конвенцией сборов, тех сборов, которые будут устанавливаться комиссией. Каждое придунайское государство для покрытия своих расходов по производству работ и по содержанию Дуная в должном состоянии также будет иметь право устанавливать сборы по своему усмотрению, однако, руководствуясь теми основными принципами, которые будут утверждены дунайской комиссией.

иметь речную администрацию в составе двух государств — Югославия и Румыния, и в другом случае мы будем иметь администрацию, речную администрацию в составе тоже двух государств — Румыния и Советского Союза.

Что касается существа деятельности этих речных администраций, советский проект, в отличие от конвенции 1921 и 1939 гг., исходит из необходимости предоставить специальным речным администрациям гораздо более автономные права, чем это было раньше, и это очень отчетливо проходит по целому ряду статей нашего проекта, о которых я сейчас не упоминаю для сокращения времени и которые подробно могут быть рассмотрены, очевидно, специальным комитетом, который займется рассмотрением нашего проекта.

4. ДРУГИЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

Глава III нашего проекта посвящена другим организационным вопросам — вопросам режима судоходства, навигации и лоцманской службы. Наш проект имеет в виду, что правила плавания в низовьях Дуная, а также в районе Железных Ворот, будут устанавливаться самими администрациями указанных районов. Однако для того, чтобы избежать разнобой, который был бы безусловно вреден для судоходства по Дунаю, наш проект предусматривает, что правила навигации, устанавливаемые этими администрациями, так же как и любые придунайские государства, должны учитывать основные положения о плавании по Дунаю, установленные дунайской комиссией, как об этом говорится в статьях 7 и 20 проекта.

Статья 21 нашего проекта устанавливает, что суда, плавающие по Дунаю, имеют право с соблюдением правил, установленных соответствующими придунайскими государствами, заходить в порты, производить в них погрузочные и разгрузочные операции, посадку и высадку пассажиров, пополнять запасы топлива, предметов снабжения и т. д.

Статья 23 содержит требование, чтобы санитарные и полицейские правила, применяемые на Дунае, осуществлялись без дискриминации по мотивам национальной принадлежности судов, либо по каким-либо другим мотивам.

Кроме того, в проекте имеется специальная статья 24, в которой говорится о функциях таможенного, санитарного и речного надзора, которые также передаются в руки придунайских государств, причем эти государства должны сообщать дунайской комиссии издаваемые ими правила для того, чтобы эта комиссия могла содействовать унификации этих правил. В этой статье также подчеркивается, что ни таможенные, ни санитарные, ни полицейские мероприятия ни в какой мере не должны мешать судоходству. Эта же статья предусматривает право прибрежных государств при прохождении транзитных грузов требовать от капитанов кораблей заявления о грузах, которые запрещены для ввоза в пределы данного государства. Это не означает, что прибрежное государство может запретить транзитный провоз этих грузов. Это означает лишь то, что данное государство имеет право на время прохождения этих грузов по территории водам данного государства опечатать эти грузы или поставить таможенных агентов для того, чтобы предотвратить возможные злоупотребления.

Проект конвенции предусматривает, что судоходство на остальных участках Дуная, кроме тех участков, которые относятся к району Железных Ворот и Нижнего Дуная, будет осуществляться согласно правилам, которые будут устанавливаться соответствующими придунайскими странами, а не дунайской комиссией. Здесь находится свое подтверждение принцип уважения государственного суверенитета.

В проекте имеется весьма важная статья 27, которая воспрещает плавание по Дунаю военным кораблям всех непридунайских стран. Здесь имеется весьма существенное отличие от ранее действовавшей конвенции 1921 года, которая в этом отношении делала исключения для некоторых непридунайских государств, разрешая плавание военных судов этих государств (стасноверов) от устья Дуная до Галаца. Известно, что в конвенции 1921 года имеется статья 5, которая указывает на то, что охраняются все правила и привилегии, установленные ранее действовавшими конвенциями. Здесь имеются в виду прежде всего статья 19 парижского трактата 1856 года и статья 52 берлинского трактата 1878 года, которые предоставляли военным судам великих держав указанным выше привилегии, в то время как другие госу-

дарства этой привилегии были лишены. Проект советской делегации ликвидирует это положение. Вот текст статьи 27: «Плавание по Дунаю военных кораблей всех непридунайских стран воспрещается. Плавание по Дунаю военных кораблей придунайских стран за пределами страны, флаг которой несет корабль, может осуществляться только по договоренности между заинтересованными придунайскими государствами».

В этом существенное отличие от конвенции 1921 года. Раздел II данной главы посвящен лоцманской службе, которая организуется по правилам, аналогичным ранее действовавшим.

Глава IV «Порядок покрытия расходов по обеспечению судоходства» — также не вносит никаких новшеств, поскольку прежняя практика является оправданной. Проектом устанавливается, между прочим, что никакие сборы за транзит, как таковые, взиматься не будут с судов, плотов, товаров и пассажиров, что сборы, взимаемые за производство работ по поддержанию Дунайской системы в должном порядке, будут устанавливаться комиссией, соответствующими администрациями и прибрежными государствами и не должны приносить прибыли. Точно так же и тарифы лоцманских сборов в низовьях Дуная и в районе Железных Ворот устанавливаются соответствующими администрациями с сообщением комиссии.

Глава V состоит из 2 статей и носит заключительный характер. Статья 41 определяет порядок разрешения споров между подписавшими конвенцию странами по тем или иным вопросам, касающимся неясности или различных толкований отдельных статей и положений этой конвенции.

Статья 42 имеет также серьезное значение потому, что она устанавливает порядок вступления в силу настоящей конвенции. Она предусматривает, что конвенция войдет в силу после сдачи на хранение 6 ратификационных грамот правительств Югославии.

К проекту конвенции имеются два приложения. Одно — вхождение Австрии в состав дунайской комиссии после урегулирования вопроса о договоре с Австрией, и дополнителный протокол к конвенции в виде второго приложения, который констатирует, что ранее применявшийся режим судоходства на Дунае, равно как и акты, предусматривавшие установление этого режима, в частности конвенция 1921 года, утратили свою силу. Говорится, что достигнутое соглашение относительно признания погашенными всех обязательств Европейской Дунайской комиссии и Международной Дунайской комиссии по оплате кредитов, которые были предоставлены ей Великобританией, Францией, Россией и другими государствами, и других обязательств. Говорится также о переходе имущества бывших Европейской Дунайской комиссии и Международной Дунайской комиссии в распоряжение соответствующих администраций.

Таково содержание в основных чертах проекта о режиме судоходства на Дунае, внесенного делегацией Советского Союза. Мы видим, что этот проект в полной мере удовлетворяет тем требованиям, о которых мы говорили вначале. Это — справедливая конвенция. Она построена на уважении суверенных прав придунайских государств и народов, на устранении привилегированного положения на Дунае придунайских государств, на устранении всякого экономического и политического контроля с их стороны над Дунаем и придунайскими странами.

Конвенция, предложенная Советским Союзом, откроет путь для дальнейшего развития экономических и культурных связей придунайских стран между собой и с другими странами, внесет новый большой вклад в дело мира и международного сотрудничества.