

Distr.
GENERAL

UNCTAD/ST/SHIP/1
26 January 1987

RUSSIAN
Original: ENGLISH

5

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

РУКОВОДСТВО ПО ПРИМЕНЕНИЮ КОНВЕНЦИИ
О КОДЕКСЕ ПОВЕДЕНИЯ ЛИНЕЙНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ

Подготовлено секретариатом ЮНКТАД

GE.87-55196

ПРЕДИСЛОВИЕ

i) Со времени вступления в силу Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций в октябре 1983 года секретариат ЮНКТАД получает от участников Конвенции из числа развивающихся стран просьбы дать указания относительно разъяснения, толкования и применения ее положений. После ратификации Конвенции рядом западноевропейских стран в последнем квартале 1985 года ожидается, что в скором времени Кодекс будет активно применяться во все большем числе конференциальных перевозок. В этом случае количество просьб от заинтересованных сторон, включая правительства, конференции, организации грузоотправителей и судоходные линии, особенно развивающихся стран, об указаниях относительно применения Кодекса, несомненно возрастет.

ii) Комитет по морским перевозкам на своей одиннадцатой сессии, проходившей в Женеве в ноябре 1984 года, вновь заявил о том, что "Генеральный секретарь ЮНКТАД в сотрудничестве с канцелярией регистратора должен по мере необходимости продолжать предоставлять правительствам развивающихся стран по их просьбе рекомендации и помощь по вопросам осуществления Конвенции в соответствии с ее сферой действия и положениями, а также уделять подобным просьбам первоочередное внимание в программе работы в области морских перевозок, а также представить Комитету доклад о таких рекомендациях и помощи" [решение 50 (XI)].

iii) Настоящий доклад был подготовлен секретариатом ЮНКТАД в сотрудничестве с регистратором, назначенным во исполнение Кодекса с главной целью оказания помощи заинтересованным сторонам, включая правительства, организации грузоотправителей и судоходные линии, особенно развивающихся стран, в понимании и применении положений Кодекса. Хотя ожидается, что данное "Руководство" в значительной мере удовлетворят потребности заинтересованных сторон, также предполагается использовать их в качестве материала для учебных семинаров по вопросам применения Кодекса, которые могут проводиться в развивающихся странах.

iv) Вряд ли следует подчеркивать, что для получения в полной мере тех преимуществ, которые обеспечивает Конвенция, все заинтересованные стороны, а именно правительства, конференции, судоходные линии и организации грузоотправителей, должны не только быть полностью осведомлены о своих правах и обязанностях по Кодексу, но и незамедлительно принять необходимые меры для применения его положений. Не менее важно, чтобы все стороны с самого начала относились к Кодексу как к общему пакету прав и обязанностей, а не стремились к частичному применению тех положений, которые являются для них благоприятными. Вместе с тем там, где стало принятой и установившейся практикой, что правительства играют более значительную роль, чем это предусмотрено в Кодексе, заинтересованным сторонам было бы целесообразно, по мере возможности, согласиться с применением положений Кодекса в рамках этой принятой и установившейся практики. Аналогичным образом всем сторонам надлежит гибко трактовать положения Кодекса, принимая во внимание действительные изменения, которые произошли со времени принятия Кодекса в характере и структуре линейного судоходства в связи с такими технологическими сдвигами, как развитие смешанных перевозок, заключение соглашений о фрахтовании судовых отсеков и т.д.

v) Вместе с тем между договаривающимися сторонами могут наблюдаться основополагающие разногласия в отношении толкования конкретных статей Кодекса. Например, существенные различия по всей видимости, наблюдаются в подходе к толкованию статьи 2 Кодекса "Участие в перевозках". Если развитые страны с рыночной экономикой, социалистические страны Восточной Европы и некоторые развивающиеся страны считают, что эта статья применяется только по отношению к грузам, перевозимым конференциями, участвующими в линейных перевозках между договаривающимися сторонами, то, по мнению ряда развивающихся стран, положения статьи 2 применяются

по отношению ко всем грузам, перевозимым в рамках линейных перевозок между договаривающимися сторонами. В той степени, в какой разногласия в отношении толкования положений Кодекса не удастся урегулировать на основе консультаций между договаривающимися сторонами, которые являются торговыми партнерами, их, несомненно, придется рассматривать на Конференции по обзору, которая должна быть проведена через пять лет после вступления Кодекса в силу, а именно осенью 1988 года, как это предусмотрено в пункте I статьи 52 */.

vi) Во всяком случае, в нынешних условиях чрезмерной перегруженности линейных перевозок многие договаривающиеся стороны из числа развивающихся стран, возможно, пожелают принять меры в направлении осуществления Кодекса в рамках более широкого контекста национальной политики в области линейного судоходства, охватывающего как конференциальное, так и неконференциальное обслуживание. В связи с этим некоторые соответствующие вопросы, касающиеся неконференциальных перевозок, рассматриваются в главе III.

vii) В настоящем предисловии представляется целесообразным кратко перечислить те меры, которые должны быть приняты различными заинтересованными сторонами в целях скорейшего осуществления **/ Кодекса в соответствующих областях перевозок:

- a) во-первых, правительства договаривающихся сторон могли бы нести ответственность за разработку необходимого национального законодательства и/или других мер, которые требуются для того, чтобы предоставить соответствующим коммерческим сторонам возможность осуществлять свои права и обязанности по Кодексу. Эти меры рассматриваются в статье VIII. Правительства могут также при необходимости и на основе консультаций с линейными конференциями принимать меры с тем, чтобы убедиться, что соответствующие конференции предпринимают необходимые практические шаги для осуществления Кодекса. Сфера действия таких мер правительств и роль правительств в применении на практике положений Кодекса рассматриваются в главе VI части первой и дополнительно - в части второй;
- b) во-вторых, не менее важная ответственность возлагается на конференции по обеспечению создания административных структур и механизма консультаций, необходимых для осуществления положений Кодекса, а также информированию об этом заинтересованных сторон. Обязанности конференций в отношении применения положений Кодекса изложены в главе IV части первой и подробно рассматриваются в части второй;
- c) в-третьих, организации грузоотправителей, которые имеют потенциальную возможность получить значительные выгоды в результате применения положений Кодекса, должны обеспечивать наличие соответствующих структур для применения положений Кодекса в их отношениях с конференциями. Эти положения рассматриваются в главах XIII-XVI. Структура механизма консультаций должна быть определена на официальной основе, а советы грузоотправителей при поддержке со стороны правительств должны, при необходимости, принимать необходимые меры для надлежащего расширения возможностей в области консультаций, особенно на основе создания групп по изучению или исследованию вопросов фрахта, с тем чтобы они могли в полной мере извлечь выгоды из положений Кодекса.

*/ См. также пункт I7 главы I.

**/ По вопросу о рассмотрении практического опыта в области осуществления Кодекса договаривающимися сторонами, см. документ "Осуществление Конвенции Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций - доклад секретариата ЮНКТАД" (TD/B/C.4/300).

Контрольный перечень вопросов, которые должны охватываться конференциальными соглашениями, а также вопросов, которые должны, по мере необходимости, согласовываться между конференциями и соответствующими органами или организациями грузоотправителей, приводится в главе XVII.

viii) Наконец, следует подчеркнуть, что, для того чтобы все стороны извлекли из Кодекса оптимальные выгоды, применение его положений должно осуществляться, насколько это возможно, на основе взаимного обсуждения и сотрудничества с учетом общего духа и гибкого характера большинства положений Кодекса.

ix) Дальнейшая непосредственная помощь развивающимся странам в вопросах осуществления Кодекса может оказываться по их просьбе в рамках визитов в соответствующие страны регистратора, назначенного в соответствии с Конвенцией, а также сотрудников Отдела морских перевозок секретариата ЮНКТАД. У регистратора можно также получить копии национальных законодательных актов, принятых некоторыми странами в целях осуществления Кодекса. Все соответствующие просьбы следует направлять по следующему адресу:

Директор Отдела морских перевозок,
Конференция Организации Объединенных
Наций по торговле и развитию,
Palais des Nations
1211 Geneva 10
Switzerland

СОДЕРЖАНИЕ

Пункты

Часть первая

ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ

ВВЕДЕНИЕ	I - 14
А. Краткая историческая справка	I - 5
В. Цели Кодекса	6 - 10
С. Значение Кодекса для современного линейного судоходства	11 - 13
Д. Изменяющаяся структура линейных услуг и пересмотр Кодекса	14
I. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОДЕКСА	15 - 31
А. Применение в отношении договаривающихся сторон	15 - 16
В. Применение только к линейным конференциям	17
С. Двусторонние межправительственные соглашения	18 - 21
Д. Применение положений Кодекса к перевозкам стран, не имеющих выхода к морю, и перевалочным грузам	22 - 24
Е. Применение Кодекса к соглашениям о сотрудничестве за пределами конференций	25 - 28
Ф. Применение Кодекса к смешанным перевозкам	29 - 31
II. ОГОВОРКИ И ЗАЯВЛЕНИЯ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ СТОРОН	32 - 43
А. Последствия оговорок в отношении Кодекса	32 - 33
В. Брюссельский пакет	34 - 36
С. Другие оговорки в отношении Кодекса	37
Д. Заявления, касающиеся неконференциальных судоходных линий	38 - 43
III. КОДЕКС И НЕКОНФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ ЛИНИИ	44 - 58
IV. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЛИНЕЙНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ В ОТНОШЕНИИ ПРИМЕНЕНИЯ КОДЕКСА	59 - 64
V. УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ В СООТВЕТСТВИИ С КОДЕКСОМ	65 - 75
А. Международное обязательное примирение	67 - 72
В. Другие процедуры урегулирования споров	73 - 75
VI. РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА КАК НАДЛЕЖАЩЕГО ОРГАНА В СООТВЕТСТВИИ С КОДЕКСОМ	76 - 87
А. Периодические консультации с конференциями	83 - 87
VII. РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОДЕКСА	88 - 96

Пункты

VIII. ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ И ИНЫЕ МЕРЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ПРИНИМАТЬСЯ ДОГОВАРИВАЮЩИМИСЯ СТОРОНАМИ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ КОДЕКСА	97 - 137
А. Сфера применения Конвенции	103 - 105
В. Назначение надлежащих органов	106 - 108
С. Назначение национальных судоходных линий	109 - 114
D. Признание грузоотправителей и организаций грузоотправителей	115 - 120
Е. Направление конференциальных соглашений надлежащим органам	121 - 122
F. Направление ежегодных докладов	123 - 124
G. Предоставление правомочий конференциям и организациям грузоотправителей	125 - 127
H. Приоритет процедуры примирения над другими средствами правовой защиты, предусмотренными национальным законодательством	128 - 131
I. Национальный механизм урегулирования споров	132 - 133
J. Представители конференций на местах	134
K. Поправки к Кодексу в соответствии со статьями 51 и 52	135 - 136
L. Назначение примирителей	137

Часть вторая

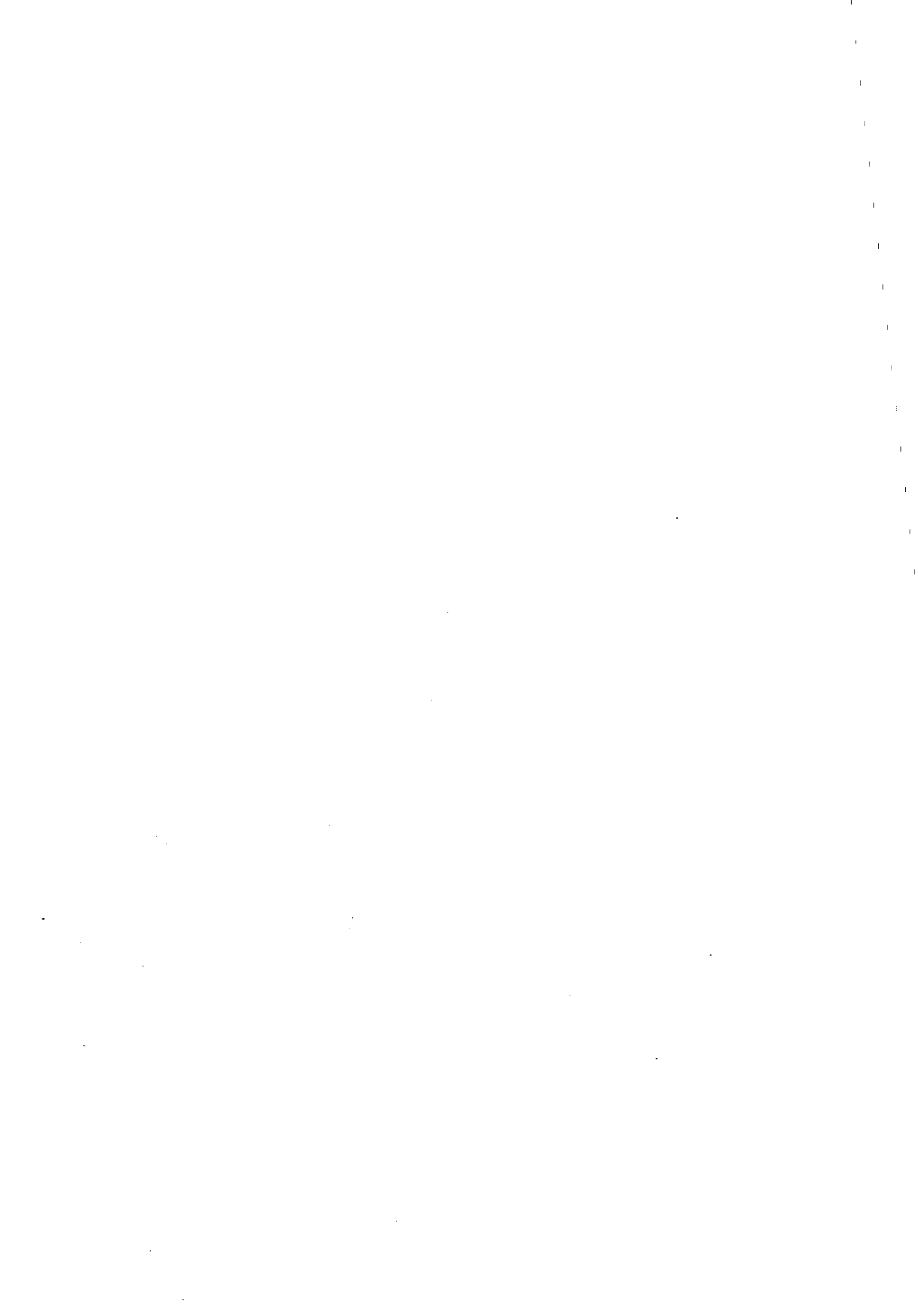
ПРИМЕНЕНИЕ КОНКРЕТНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ КОДЕКСА

IX. ЧЛЕНСТВО В КОНФЕРЕНЦИЯХ	138 - 153
А. Определения	140 - 143
В. Членство национальных судоходных линий	144
С. Членство судоходных линий третьих стран	145 - 146
D. Другие положения, касающиеся приема в члены	147 - 149
Е. Конференциальные процедуры, касающиеся приема в члены	150 - 151
F. Санкции	152 - 153
X. УЧАСТИЕ С ПЕРЕВОЗКАХ	154 - 177
А. Принцип Кодекса	156 - 159
В. Механизм распределения долей перевозок	160 - 164
С. Определение долей	165 - 167
D. Кто руководит системой	168 - 170
Е. Другие формы распределения долей перевозок	171 - 174
F. Охватываемые грузы	175 - 177
XI. ПЕРЕСМОТР И ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОЛЕЙ ПЕРЕВОЗОК	178 - 184
А. Положения Кодекса	178
В. Переходный период и пересмотр долей	179 - 181
С. Пересмотр долей третьих стран	182
D. Неучастие национальных линий в перевозках	183
Е. Перераспределение по взаимной договоренности	184

	<u>Пункты</u>
XII. САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ	185 - 190
А. Положения Кодекса, касающиеся регулирования	185 - 187
В. Положения Кодекса о наказании нарушителей	188 - 190
XIII. КОНСУЛЬТАЦИИ	191 - 206
А. Положения Кодекса	191 - 192
В. Цели консультаций	193 - 197
С. Роль правительства	198 - 199
D. Участвующие стороны	200 - 202
Е. Договоренности по организационным вопросам	203 - 206
XIV. ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСОВ ТАРИФНЫХ СТАВОК	207 - 226
А. Предусматриваемые Кодексом критерии для определения тарифных ставок	209 - 217
В. Информация об издержках и доходах	218 - 222
С. Сроки уведомления о повышении тарифных ставок и стабильность тарифных ставок	223 - 225
D. Структура тарифов конференций и секретность в вопросах тарифных ставок	226
XV. ПРОЦЕДУРНЫЕ АСПЕКТЫ ПРЕДЛОЖЕНИЙ О ПОВЫШЕНИИ ТАРИФНЫХ СТАВОК, НАДБАВКАХ И ПООЩРИТЕЛЬНЫХ ТАРИФНЫХ СТАВКАХ	227 - 239
А. Общее повышение тарифных ставок	228 - 232
В. Тарифные ставки на новые виды грузов	233 - 234
С. Поощрительные тарифные ставки	235 - 237
D. Надбавки	238 - 239
XVI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	240 - 254
А. Процедуры принятия решений	241 - 243
В. Соглашения о лояльности	244 - 246
С. Освобождение от обязательств	247 - 248
D. Ежегодные доклады	249
Е. Адекватность обслуживания	250 - 251
F. Представительство конференций	252 - 254
XVII. СОДЕРЖАНИЕ КОНФЕРЕНЦИАЛЬНЫХ СОГЛАШЕНИЙ - КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ	255 - 258

Приложения

I. Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций	66
II. Резолюций, принятые Конференцией полномочных представителей по Кодексу поведения линейных конференций	86
III. Список государств-договаривающихся сторон Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций по состоянию на 30 июня 1986 года	89
IV. Оговорки и заявления, сделанные договаривающимися сторонами Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций	90
У. Правило № 954/79 Совета Европейского экономического сообщества	102



Часть первая

ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ

ВВЕДЕНИЕ

A. Краткая историческая справка

1. На первой сессии Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), состоявшейся в Женеве в 1964 году, вопрос о линейных конференциях занимал важное место в обсуждении вопросов о морских перевозках. На этой Конференции впервые вниманию всего мира был предложен опыт, накопленный в области морских перевозок развивающимися странами из всех районов мира. Была принята рекомендация под названием "Вопросы морского судоходства, по которым выявилась некоторая общая степень договоренности". Она стала основой для большей части программы работы ЮНКТАД, принятой ее Комитетом по морским перевозкам.

2. По вопросу о линейных конференциях в рекомендации говорилось следующее: "Система конференций необходима для обеспечения стабильных фрахтовых ставок и регулярного обслуживания". Вместе с тем в ней далее были отмечены некоторые вопросы, которые вызвали неудовлетворение среди тех, кто пользуется услугами конференций. В ней также было отмечено, что развитие торговых флотов развивающихся стран, "так же как и участие этих стран в конференциях в качестве полноправных членов, является весьма желательным". Именно работа секретариата ЮНКТАД, которая частично была основана на этих положениях рекомендации, обусловило такое развитие событий, которое привело к разработке и принятию Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций.

3. В то время как поведение линейных судоходных конференций подвергалось все большей критике со стороны правительств, организаций грузоотправителей и судоходных линий развивающихся стран, национальные судовладельцы Европы и Японии ответили на эту критику выработкой в 1971 году в консультации с Национальными советами европейских грузоотправителей и на основе руководящих указаний, полученных от своих правительств, кодекса практики для линейных конференций, который впоследствии стал известен под названием "Кодекс КЕНАС" (КЕНАС - Комитет европейских национальных ассоциаций судовладельцев). Этот Кодекс был принят правительствами стран-членов Консультативной группы по морским перевозкам, в которую в то время входили Бельгия, Греция, Дания, Италия, Нидерланды, Норвегия, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии, Финляндия, Франция, Швеция и Япония.

4. Рабочая группа ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок рассмотрела Кодекс КЕНАС на своей третьей сессии в январе 1972 года. Развивающиеся страны не считали этот Кодекс приемлемым. Текст кодекса, подготовленный развивающимися странами (он был поддержан социалистическими странами Восточной Европы и Китаем), был рассмотрен на третьей сессии Конференции ЮНКТАД в апреле-мае 1972 года I/. Однако разногласия между развитыми и развивающимися странами в отношении характера предложенного кодекса не могли быть преодолены удовлетворительным образом. В связи с этим Конференция обратилась к Генеральной Ассамблее на ее тридцать седьмой сессии с просьбой созвать конференцию полномочных представителей для принятия кодекса поведения линейных конференций. Для разработки конвенции потребовалось провести две сессии подготовительного комитета в январе и июне 1973 года, соответственно, а также две сессии Конференции полномочных представителей в ноябре-декабре 1973 года и марте-апреле 1974 года, соответственно.

5. Конвенция, содержащая Кодекс, была принята 6 апреля 1974 года большинством голосов: 72 страны проголосовали за Конвенцию, 7 - против и 5 стран при

голосовании воздержались. Кодекс вступил в силу 6 октября 1983 года. Конвенция должна была вступить в силу по истечении шести месяцев с даты, на которую не менее 24 государств, общий тоннаж которых 2/ составляет по меньшей мере 25% мирового тоннажа, стали ее Договаривающимися сторонами. Эти критерии были выполнены, когда Конвенция была ратифицирована Нидерландами и Федеративной Республикой Германии 6 апреля 1983 года в качестве пятьдесят седьмой и пятьдесят восьмой Договаривающихся сторон, в результате чего тоннаж всех Договаривающихся сторон стал составлять 28,67% соответствующего тоннажа. Вышеуказанные требования для вступления в силу следует рассматривать как исключительно жесткие, и причина этого может усматриваться в стремлении Конференции полномочных представителей обеспечить возможно более широкую поддержку Конвенции в момент ее вступления в силу, поскольку она глубоко затрагивает индустрию линейного судоходства, а также право правительств на регулирование экономической деятельности этой индустрии. По состоянию на июнь 1986 года Договаривающимися сторонами Конвенции стали 67 стран. В их число входят 4 страны, которые голосовали против Конвенции, 1 страна, воздержавшаяся при голосовании, и 13 стран, которые не принимали участия в подготовке Конвенции.

В. Цели Кодекса

6. Текст Кодекса, содержащийся в Конвенции и приведенный в приложении I, открывается изложением целей и принципов, выработанных от имени Договаривающихся сторон. Ниже приводятся наиболее важные элементы этой части текста:

"Договаривающиеся Стороны настоящей Конвенции,

желая совершенствовать системы линейных конференций,

...

принимая во внимание особые нужды и проблемы развивающихся стран ...,

соглашаясь отразить в настоящем Кодексе следующие главные цели:

- а) цель содействовать упорядоченному расширению мировой морской торговли;
- б) цель способствовать развитию регулярных и эффективных линейных услуг, адекватных потребностям соответствующей торговли;
- с) цель обеспечить равновесие интересов тех, кто предоставляет услуги линейного судоходства, и тех, кто пользуется ими".

7. основополагающие цели Кодекса, особенно-вторая, ясно свидетельствуют о том, что Кодекс должен рассматриваться в качестве части общей политики в области линейного судоходства, нацеленной на обеспечение регулярных и эффективных линейных услуг. Хотя Кодекс обеспечивает международно приемлемые регламентирующие рамки, в которых могут осуществлять свою деятельность линейные конференции, он может также рассматриваться в качестве важного инструмента обеспечения более значительного участия развивающихся стран в линейных перевозках в соответствии с целью, изложенной в Международной стратегии развития на третье Десятилетие развития Организации Объединенных Наций в области транспорта 3/, в которой признается стремление развивающихся стран осуществить структурные изменения в судостроительной промышленности и довести объем грузоподъемности своего флота к концу десятилетия до уровня 20% от общемирового показателя. Значение Кодекса для развивающихся стран следует также усматривать и в связи с другими вопросами, которые рассматривались в рамках ЮНКТАД. Эти взаимосвязанные вопросы включают вопросы финансирования судов, условий регистрации судов, смешанных перевозок, типового законодательства и т.д. 4/.

8. Вместе с тем сфера применения Кодекса не ограничивается развивающимися странами и носит всеобщий характер. Фактически, эта универсальность подчеркивается в преамбуле Конвенции.

9. Кодекс преследует цель обеспечения прав на участие в перевозках национальных судоходных линий таким образом, чтобы они имели право осуществлять значительную долю внешнеторговых перевозок своих стран, согласовывать интересы грузоотправителей и судовладельцев и содействовать упорядоченному расширению линейных перевозок. С этой целью в Кодексе регулируются, в частности, отношения между линиями-членами конференций, особенно права приема национальных судоходных линий в конференции, обслуживающие внешнюю торговлю их стран. В нем также устанавливаются правила участия линий-членов в перевозках, осуществляемых конференциями. Если не оговорено иного, при определении доли перевозок в пуле, действующем в рамках конференции, группа национальных судоходных линий каждой из двух стран, внешнеторговые перевозки между которыми осуществляются конференцией, имеет равные права на участие в перевозках по фрахту и количеству грузов, относящихся к их взаимной торговле и осуществляемых конференцией. Судоходные линии третьих стран, если таковые участвуют в конференции, имеют право получить значительную часть, такую как 20% перевозок, относящихся к этой торговле, по фрахту и количеству грузов. В Кодексе излагаются правила создания пулов или других механизмов распределения перевозок в рамках конференций, а также осуществления других внутриконференциальных видов деятельности, таких как саморегулирование. В Кодексе также регулируются отношения между грузоотправителями и линейными конференциями на основе установления справедливых принципов использования соглашений о лояльности, а также положения о том, что конференции должны проводить консультации с грузоотправителями и их представительными организациями по вопросам, касающимся грузоотправителей, таким как изменения тарифных ставок, соглашения о лояльности, введение в действие надбавок и т.д. В нем также излагаются правила, регулирующие повышение тарифных ставок, поощрительных тарифных ставок, надбавок и валютных коэффициентов корректировки. Соответствующие положения Кодекса рассматриваются в части второй.

10. Для обеспечения беспрепятственного функционирования этой новой системы международного регулирования деятельности линейных конференций в Кодексе предусматривается механизм урегулирования споров, основанный на обязательном примирении. С этой целью в нем содержатся подробные правила, регулирующие его функционирование, включая приложение к Конвенции, комплекс типовых правил процедуры международного обязательного примирения. Механизм урегулирования споров, предусмотренный Кодексом, дополнительно рассматривается в главе У.

С. Значение Кодекса для современного линейного судоходства

II. Кодекс был разработан и окончательно принят в основном в период безраздельной монопольной власти конференций. Общесогласованных рамок, в которых они осуществляли бы свою деятельность, не было. Эти картели обычно были автономными и имели собственные отдельные правила, сферы деятельности, обычаи и практику. Вместе с тем были, безусловно, и "общие знаменатели". Конференции монополизировали большую часть перевозок путем ликвидации внутренней и внешней (со стороны "аутсайдеров") конкуренции, что позволяло им принимать процедуры определения ставок в одностороннем порядке, устанавливать фиксированные тарифные ставки на уровне, который давал даже тем членам конференций, которые несли высокие издержки, извлекать производственную прибыль, в одностороннем порядке решать вопросы частоты рейсов и использования судов нередко без учета интересов торговли и по своему усмотрению отказывать национальным линиям в надлежащем участии в деятельности конференций. Вместе с тем неудовлетворение практикой конференцией ни на одном из этапов не вызвало стремления упразднить эту систему. Действительно, в документе "Вопросы морского судоходства, по которым выявилась некоторая общая степень договоренности", принятом на ЮНКТАД-I в 1964 году, было заявлено

о поддержке системы конференций как необходимого инструмента поддержания регулярного и надлежащего линейного обслуживания. В Кодексе не предпринимается никаких попыток ликвидировать или, собственно говоря, даже ослабить систему конференций; он лишь преследует цель обеспечения общеприемлемых рамок, в которых действовали бы конференции.

12. Условия, в которых конференции осуществляют свою деятельность в настоящее время, конечно, отличаются от условий, наблюдавшихся во время принятия Кодекса. Отныне во многих областях перевозок конференции больше не обладают абсолютной монополией. "Аутсайдеры" существенным образом "вклинились" в различные направления перевозок, и были отмечены случаи, когда доля перевозчиков, не являющихся членами конференций, в общем объеме перевозимых грузов, достигала 50% и более. Нынешнее положение, характеризующееся чрезмерной перегрузкой судоходных линий, способствует такому развитию событий, и можно ожидать, что такое положение сохранится в краткосрочной и среднесрочной перспективе. С конференциями конкурируют также услуги, включающие альтернативные виды и направления перевозок, которые предоставляются компаниями по смешанным перевозкам на основе сквозных тарифных ставок, установленных для каждого этапа перевозок. Аналогичным образом изменился и сам характер поведения конференций. Весьма редки случаи отклонения заявлений о приеме в члены со стороны национальных линий стран, обслуживаемых конференциями. Общепринятым стал принцип консультаций с грузоотправителями по ряду вопросов, особенно о повышении общих тарифных ставок.

13. Иногда утверждают, что в результате таких изменений Кодекс фактически "изжил себя". Однако представляется, что этот аргумент не учитывает ряд факторов. Нынешняя относительная слабость ряда конференций по сравнению с "аутсайдерами" является результатом положения на рынке, и не обязательно следует ожидать, что она сохранится надолго. Можно ожидать, что конференции вновь обретут свою силу, как только они приспособятся к новой транспортной технологии и организационным формам перевозок. В этом процессе может меняться членский состав конференций в результате прихода некоторых "аутсайдеров" и выхода некоторых традиционных членов. Кроме того, некоторые конференции могут уступать место новым конференциям. Следует также отметить, что факт частичной утраты рядом конференций своего бывшего монопольного могущества в определенной степени объясняется скорее существованием Кодекса и проявляемыми конференциями опасениями в отношении принятия правительствами ответных мер, а не развитием действительного процесса открытия рынка. Во всяком случае, в целом ряде линейных перевозок, обслуживающих развивающиеся страны, конференции по-прежнему перевозят преобладающую часть грузов, и вопросы, рассматриваемые в Кодексе, актуальны сегодня в той же степени, что и во время его принятия. Даже в тех видах линейных перевозок, в которых сильны позиции "аутсайдеров", нередки случаи, когда многие "аутсайдеры" договариваются с конференциями по вопросам разделения рынка, разницы в тарифных ставках и т.д. "Терпимый" аутсайдер, имеющий определенную договоренность с конференцией, практически является ассоциированным членом этой конференции. В такой ситуации конференция по-прежнему будет занимать господствующее положение, несмотря на широкое присутствие "аутсайдеров".

Д. Изменяющаяся структура линейных услуг и пересмотр Кодекса

14. Мировая система линейных перевозок претерпевает изменения, и процесс изменений далек от завершения. Вытеснение обычных судов контейнерными судами сопровождается увеличением габаритов контейнерных судов. Самым последним изменением является "кругосветное" обслуживание с использованием контейнерных судов грузоподъемностью свыше 4 000 TEU. В результате этих технологических изменений и организационные структуры линейных операций, и структуры направлений линейных перевозок претерпевают изменения как в рамках, так и за пределами конференций.

Традиционные судоходные линии заменяются консорциумами судоходных линий, которые объединяют свои суда и производят взаимный обмен по линии фрахтования судовых отсеков. Все большую популярность приобретают новые концепции смешанных перевозок, включающих комплексные системы морских и наземных перевозок и даже воздушных перевозок на базе одного коносамента или документа о смешанных перевозках. Старые направления линейных перевозок традиционных конференций заменяются системами магистрально-вспомогательного обслуживания, услугами по кругосветным перевозкам и системами смешанных перевозок. Однако, какими бы ни были структурные изменения, диалог между перевозчиками и грузоотправителями, о котором говорится в Кодексе, должен продолжаться. Даже если традиционные конференции и должны быть заменены консорциумами, операторами одного вида перевозок или операторами смешанных перевозок, будут необходимы консультации между грузоотправителями, операторами и правительствами. Аналогичным образом по-прежнему будут необходимы принципы участия в линейных перевозках национальных линий и линий третьих стран. Конференция по обзору осуществления Кодекса могла бы обеспечить странам возможность пересмотреть положения Кодекса с учетом постоянно происходящих изменений. В соответствии с положениями пункта I статьи 52 Конференция по обзору должна быть созвана по истечении пяти лет после вступления Кодекса в силу, то есть осенью 1988 года.

Глава I

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОДЕКСА

A. Применение в отношении Договаривающихся сторон

15. В отличие от многих других конвенций в Кодексе не содержится никаких положений, в которых четко определялась бы сфера его применения. В отсутствие таких положений возникает вопрос, обязана ли Договаривающаяся сторона применять Кодекс в отношении всех своих конференциальных перевозок или же только в отношении перевозок с другими Договаривающимися государствами. Из самого Кодекса и с учетом статьи 34 Венской конвенции о праве договоров, по всей видимости, следует, что Конвенция как таковая действует только в отношениях между Договаривающимися сторонами.

16. Исходя из предположения, что Кодекс применяется в отношении конференциальных перевозок между Договаривающимися государствами, его положения будут применяться по отношению ко всем образованиям, осуществляющим свою деятельность в конкретном направлении конференциальных перевозок, независимо от их национальной принадлежности. В этом отношении Кодекс следует рассматривать в качестве документа, в котором не принимается во внимание национальная принадлежность. Если бы это было не так, то есть, если бы применение положений Кодекса ставилось в зависимость от национальной принадлежности (то есть в зависимости от того, принадлежат ли перевозчики, грузоотправители и т.д. к Договариваемому государству или нет, применялись бы различные правила, касающиеся членства в конференциях, участия в перевозках, принятия решений и т.д.), при осуществлении Кодекса не удалось бы достигнуть ни одной из его целей.

B. Применение только к линейным конференциям

17. Согласно четко выраженным положениям Кодекса, он применяется только в отношении линейных конференций, соглашений о тарифных ставках и аналогичных соглашений 5/, а не всех линейных перевозок 6/. Это ясно следует также из пунктов преамбулы резолюции 2, особенно второго пункта, в котором говорится, что "... настоящая Конвенция применима к линейным конференциям и их внешним отношениям". Вместе с тем ряд развивающихся стран занимают позицию, согласно которой положения статьи 2 "Участие в перевозках" могут, по их мнению, применяться ко всем линейным перевозкам. Как представляется, это мнение основывается на их толковании пункта 17 статьи 2, согласно которому выражение "всех товаров" в этой статье - без последующей фразы "перевозимых конференцией", которая была исключена из предыдущего проекта текста, находившегося на рассмотрении Конференции полномочных представителей, - указывает на то, что соглашения о распределении грузов могут основываться на всех линейных грузах, перевозимых в рамках данного направления перевозок, включая грузы, перевозимые неконференциальными судами. Другие страны оспаривают такое толкование. Этот вопрос, несомненно, следует рассматривать на международном уровне, в частности на Конференции по обзору, которую намечено провести в 1988 году.

C. Двусторонние межправительственные соглашения

18. На многих направлениях перевозок услуги по морским перевозкам предоставляются на основе двусторонних соглашений, заключенных либо национальными судоходными линиями торговых партнеров, либо заинтересованными правительствами. Хотя применение соответствующих положений Кодекса к соглашениям, заключенным в частном порядке, как правило, не ставится под сомнение, по вопросу о том, подпадают ли услуги по морским перевозкам, предоставляемые на основе межправительственных двусторонних соглашений, под сферу действия Кодекса, высказываются различные мнения.

19. С точки зрения технического толкования текста (исключая тем самым последствия любой оговорки, сделанной в момент ратификации) определение линейной конференции, содержащееся в главе I, должно включать совместные услуги по морским перевозкам, предоставляемые на основе двустороннего соглашения между правительствами. Определение действительно касается группы перевозчиков, предоставляющих услуги по линейным перевозкам, которые "имеют (касается группы) соглашение или договоренность, независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки..." (подчеркнуто авторами). Данная редакция, особенно в силу использования выражений "независимо от их характера" и "в рамках", безусловно, охватывает ситуации, при которых принадлежащие правительству линии сами заключили двустороннее соглашение, а также ситуации, при которых правительства заключили соглашение и линии осуществляют перевозки "в рамках соглашения". В поддержку последнего случая можно сказать, что, по крайней мере в английском варианте текста, не содержится никакого упоминания о том, кто заключил соглашение; напротив, в нем просто упоминается "группа... перевозчиков.., которые имеют соглашение или договоренность.., в рамках которых они осуществляют перевозки". Таким образом, это соглашение может быть соглашением, навязанным им правительствами. В то же время французский вариант не служит, по всей видимости, аргументом в поддержку последнего толкования, поскольку в нем упоминается "группа.., которая заключила соглашение". Другими словами, ссылка производится на группу, заключающую соглашение, в результате чего сложнее утверждать, что соглашение, заключенное правительствами и навязанное отдельным перевозчикам, является соглашением, "заключенным" перевозчиками в качестве группы. Вместе с тем, можно привести довод о том, что перевозчики, действуя в соответствии с соглашением, конструктивным образом приняли его. Безусловно, в случае, касающемся линии, принадлежащей правительству, когда правительство заключило двустороннее соглашение, видимо разумно будет сказать, что соглашение было заключено от имени или в интересах данной линии.

20. Если считается, что конференция создается в силу осуществления двустороннего межправительственного соглашения, такие соглашения следует рассматривать как потенциально несовместимые с договорными обязательствами, которые берет на себя каждое государство, когда оно становится Договаривающейся стороной Кодекса. Скрытое противоречие между такими двусторонними соглашениями и Кодексом становится очевидным, если принять во внимание содержащиеся в этих соглашениях положения об участии в перевозках, которые предусматривают распределение грузов в соотношении 50:50 и таким образом не могут ущемить прав третьей стороны, предусмотренных Кодексом. Хотя в Кодексе не устанавливается конкретная доля перевозок, которая в обязательном порядке должна выделяться перевозчикам, действующим под флагом третьих стран, безусловно, нельзя полагать, что формулировка Кодекса, касающаяся принципов участия в перевозках и определяемая фразой "если они не договорились об ином" (статья 2, пункт 4), может толковаться как допускающая возможность полного исключения перевозчиков, осуществляющих свою деятельность под флагом третьих стран.

21. Тем не менее ряд стран занимают позицию, согласно которой линейные услуги, предоставляемые на основе межправительственных двусторонних соглашений, не представляют собой "линейные конференции", согласно определению, содержащемуся в Кодексе, и, соответственно, не подпадают под действие его положений. В этом толковании учитываются некоторые аспекты, в которых такие услуги отличаются от линейных конференций. Они учитываются для обеспечения надлежащего и надежного линейного обслуживания в целях осуществления договорных перевозок между двумя странами, и межправительственные двусторонние соглашения, которые лежат в их основе, являются неотъемлемой частью двусторонних торговых соглашений или по крайней мере дополняют такие соглашения. Все платежи, необходимость в которых возникает в связи с обеспечением деятельности соответствующих линий, включая платежи по фрахту, производятся в соответствии с положениями и условиями торговых соглашений. В таких двусторонних соглашениях содержатся также положения, охватывающие многие другие аспекты соответствующих операций в области морских перевозок.

D. Применение положений Кодекса к перевозкам стран, не имеющих выхода к морю, и перевалочным грузам

22. Ясно, что национальные судоходные линии стран, не имеющих выхода к морю, обладают в соответствии с Кодексом правом принимать участие в перевозках внешне-торговых грузов своих стран. С целью гарантирования таких прав национальные судоходные линии Договаривающегося государства, которое является страной, не имеющей выхода к морю, и которое входит в географическую сферу деятельности конференции, с учетом положений пункта I7 статьи 2 должны обеспечивать, чтобы их государство входило в географическую сферу действия соглашений о распределении грузов соответствующей конференции. Если страна, не имеющая выхода к морю, находится за пределами географической сферы деятельности самой конференции, правительство соответствующей страны должно провести с конференцией переговоры в целях распространения географической сферы деятельности конференции на ее территории для обеспечения защиты прав ее судоходных линий и перевозчиков в соответствии с положениями Кодекса.

23. Не всегда может существовать полная ясность в отношении того, где находится, помимо порта погрузки или выгрузки, фактический пункт происхождения/назначения груза. В практических целях осуществления положений Кодекса, касающихся участия в перевозках, определение изначального происхождения конечного пункта назначения возможно, без всякого сомнения, только в тех случаях, когда выдаются коносаменты или документы о смешанных перевозках с указанием фактического пункта происхождения и/или конечного пункта назначения груза. В этом контексте могли бы быть уместными положения пункта 8 статьи 2, которые предусматривают возможность перераспределения долей перевозок между национальными судоходными линиями региона на одном конце направления перевозок, охватываемых конференцией, путем взаимной договоренности. Трудности в определении фактических пунктов происхождения/назначения грузов в целях распределения долей перевозок могут быть устранены на основе соглашений о перераспределении, согласованных между соответствующими национальными линиями.

24. Вышеизложенные соображения, касающиеся определения долей перевозок стран, не имеющих выхода к морю, могли бы применяться ко всем перевалочным грузам, независимо от того, является ли страна происхождения или конечного назначения страной, не имеющей выхода к морю, или нет.

E. Применение Кодекса к соглашениям о сотрудничестве за пределами конференций

25. Кодекс в силу его ясно выраженных положений применяется к линейным конференциям, и поэтому возникает вопрос о позиции в отношении группы судоходных линий, действующих в рамках определенного соглашения о сотрудничестве за пределами конференции, обслуживающей конкретное направление перевозок.

26. С появлением технологии контейнеризации возникли новые формы сотрудничества между судовладельцами, предназначенные для распределения финансового бремени, рисков и экономии от масштаба операций, связанных с капиталовложениями в контейнерные суда и соответствующее оборудование. Одной из типичных форм такого сотрудничества является консорциум. В плане простого и широкого определения консорциум является формой временного сотрудничества нескольких мощных фирм или широких заинтересованных кругов для достижения определенной общей цели.

27. В Кодексе содержится довольно четкое определение линейных конференций, и в целом можно сказать, что действие его положений будет распространяться на любое соглашение о сотрудничестве, которое удовлетворяет условиям, предусмотренным в Кодексе, независимо от выбранной организационной формы сотрудничества. Например,

ОБСЛЕДОВАНИЕ КАЧЕСТВА И ПОЛЕЗНОСТИ ПУБЛИКАЦИЙ ЮНКТАД И МНЕНИЯ
ИХ КОНЕЧНЫХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

В контексте своей деятельности по оценке программ и в соответствии с межправительственными запросами секретариат ЮНКТАД хотел бы узнать мнение конечных пользователей с целью получения основных данных для оценки качества, полезности и эффективности, в частности своих исследовательских докладов и публикаций. Поскольку успех такого обследования в значительной степени зависит от необходимого количества ваших ответов, мы были бы признательны, если бы Вы нашли время, чтобы ответить на содержащиеся ниже вопросы и представить любые иные замечания, которые могут у Вас иметься относительно настоящего документа.

1. Наименование или условное обозначение документа

2. Когда Вы получили данный документ
(по возможности укажите дату)

3. Каким образом данный документ был Вами получен? (сделайте одну или несколько пометок в квадратных скобках)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Через Постоянное представительство при Организации Объединенных Наций | <input type="checkbox"/> Из книжных магазинов ООН |
| <input type="checkbox"/> От министерства или правительственного учреждения | <input type="checkbox"/> Через университетские библиотеки |
| <input type="checkbox"/> Непосредственно от секретариата ЮНКТАД | <input type="checkbox"/> По собственной просьбе |
| <input type="checkbox"/> Благодаря участию в межправительственном заседании по линии ООН/ЮНКТАД | <input type="checkbox"/> С помощью личной подписки |
| <input type="checkbox"/> Благодаря участию на финансируемых ООН/ЮНКТАД курсах или в учебном семинаре | <input type="checkbox"/> Через другие источники (просьба указать) |

4. Для каких основных целей Вы используете данный документ? (сделайте одну или несколько пометок в квадратных скобках)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> В качестве справочной информации | <input type="checkbox"/> Технического руководства |
| <input type="checkbox"/> Экономического анализа | <input type="checkbox"/> Образования |
| <input type="checkbox"/> Законодательного акта | <input type="checkbox"/> Директивных решений |
| <input type="checkbox"/> Экономического/финансового руководства | <input type="checkbox"/> Других целей (просьба указать) |

5. Как Вы оцениваете данный документ, в том что касается:

5.1 его отношения к Вашей работе (где это применимо):

(Просьба дать оценку по шкале от 1 до 5, причем цифра 5 означает самое непосредственное отношение; 3 - просто отношение и 1 - отсутствие какого-либо отношения)

а) в качестве делегата на каком-либо межправительственном совещании



b) в общем профессиональном/личном качестве []

5.2 его полезности для Вашей работы (там, где это применимо):

(Просьба дать оценку по шкале от 1 до 5, причем цифра 5 означает большую пользу; 3 - пользу; 1 - отсутствие какой-либо пользы)

a) в качестве делегата на каком-либо межправительственном совещании []

b) в общем профессиональном/личном качестве []

5.3 его качества с точки зрения следующих аспектов:

(Просьба дать оценку по шкале от 1 до 5, причем цифра 5 означает прекрасное качество; 4 - отличное качество; 3 - хорошее качество; 2 - удовлетворительное и 1 - плохое качество)

- | | | | |
|----------------------------------|-----|--|-----|
| a) представления и читабельности | [] | f) качества анализа, в том числе объективности | [] |
| b) оригинальности идей | [] | g) обоснованности выводов | [] |
| c) ценности информации | [] | h) ясности рекомендаций | [] |
| d) новизны информации | [] | i) широты охвата | [] |
| e) технической точности | [] | j) прочих аспектов (просьба указать) | [] |

6. Вы можете сделать любые замечания или внести любые предложения с целью улучшения качества, полезности или наличия документа, например в том, что касается пунктов, которые следует добавить, разделов, которые следует исключить, общего представления документа, аналитического подхода, своевременности, распространения, политики ценообразования и т.д.

Если Вам не хватило места, пожалуйста, продолжите на отдельном листе бумаги.

И наконец, мы были бы благодарны, если бы Вы могли предоставить нам о себе следующую информацию:

Имя: Место работы:

Профессия: Должность:

Ваши ответы предназначены для внутреннего пользования и будут носить конфиденциальный характер. Благодарим Вас за сотрудничество. Просим направить данную анкету по следующему адресу:

Programme Co-ordination and Evaluation Unit
United Nations Conference on Trade and Development
Palais des Nations
CH-1211 Geneva 10

соглашение о совместном обслуживании типа TRIO — три основных оператора по обслуживанию направления Европа/Дальний Восток заключили соглашение о совместном обслуживании под этим названием — в случае его осуществления за пределами действующей в настоящее время конференции все же будет (в целях определения применимости Кодекса) подпадать под действие его положений, поскольку оно отвечает условиям, предусмотренным в содержащемся в Кодексе определении линейной конференции:

- группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда;
- предоставляет услуги по международным линейным перевозкам грузов на определенном направлении или направлениях в обусловленных географических пределах;
- имеет соглашение или договоренность, независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки;
- (осуществляет перевозки) по единым или общим тарифным ставкам.

28. Действие Кодекса фактически распространяется на консорциумы и любые другие соглашения о сотрудничестве, включая соглашения о тарифных ставках, которые удовлетворяют критериям линейной конференции, как они определены в Кодексе.

F. Применение Кодекса к смешанным перевозкам

29. Вопрос о применении Кодекса к смешанным перевозкам в большей степени связан с вопросами отношений между грузоотправителями и перевозчиками, уровня тарифных ставок и механизма урегулирования споров, чем с вопросами участия в перевозках.

30. В пункте I статьи II ("Консультативный аппарат") говорится, что между конференцией, организациями грузоотправителей и т.д. проводятся консультации по вопросам, представляющим взаимный интерес. Ясно, что это положение охватывает и смешанные сквозные ставки, устанавливаемые конференцией. Пункты 2a, 2b, 3b и 3c статьи II также подтверждают такое толкование. Действительно, на основе статьи II любое решение конференции, затрагивающее интересы грузоотправителей, по всей видимости, должно являться предметом консультаций и на него, таким образом, распространяется действие положений Кодекса.

31. В случае смешанных перевозок содержащееся в пункте 9 статьи I4 Кодекса требование о соблюдении установленных ставок в течение 15 месяцев, если его рассматривать в связи с пунктом I статьи I4, может вызывать определенные трудности, поскольку ставки на наземные перевозки могут подвергаться колебаниям. Вместе с тем можно отметить, что даже на основе условий "порт-порт" многие статьи издержек также не будут оставаться неизменными в течение этого 15-месячного периода. Исключительное и непредвиденное повышение затрат на наземные перевозки всегда может быть компенсировано за счет введения в действие соответствующей надбавки, вопрос о которой, безусловно, должен обсуждаться на консультациях с грузоотправителями в соответствии с пунктом 2 статьи II.

Глава II

ОГОВОРКИ И ЗАЯВЛЕНИЯ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ СТОРОН

А. Последствия оговорок в отношении Кодекса

32. Вопрос о допустимости оговорок в отношении конвенции и, соответственно, о возможных возражениях против таких оговорок в целом регулируется Венской конвенцией о праве договоров (1969 год), которая вступила в силу в 1980 году, и в частности рассматриваемой Конвенцией. Однако Венская конвенция в целом не носит декларативного характера общего международного права; в ней не отражено намерение представить ее таковой. Различные ее положения явно связаны с прогрессивным развитием права договоров, и редакция преамбулы подтверждает, что вопросы, не регулируемые ее положениями, будут по-прежнему регулироваться нормами обычного международного права. Тем не менее целый ряд положений по существу носит декларативный характер существующего международного права, а другие положения являются косвенным свидетельством формирующихся норм общего международного права. В статье 20 Венской конвенции оговорка определяется как "одностороннее заявление в любой формулировке и под любым наименованием, сделанное государством при подписании, ратификации, принятии или утверждении договора или присоединении к нему, посредством которого оно желает исключить или изменить юридическое действие определенных положений договора в их применении к данному государству". Кроме того, в статье 19 Венской конвенции говорится, что оговорка может быть сформулирована, за исключением тех случаев, когда:

- данная оговорка запрещается договором (как, например, в Конвенции о смешанных перевозках и Гамбургских правилах);

- договор предусматривает, что можно делать только определенные оговорки, в число которых данная оговорка не входит; или

- оговорка несовместима с объектом и целями договора.

В связи с тем, что в тексте Кодекса вопрос об оговорках не регулируется, за исключением статьи 53 о функциях депозитария, в которой говорится, что депозитарий уведомляет подписавшие и присоединившиеся государства об оговорках к настоящей Конвенции и снятии оговорок, решение вопроса о допустимости оговорок может в целом основываться на статье 19 Венской конвенции. Это означает, что государства, после того как они стали Договаривающимися сторонами Конвенции, могут делать оговорки при том условии, что они совместимы с предметом и целью Кодекса.

33. И вновь, в связи с отсутствием конкретных положений в Кодексе, Венская конвенция может быть в целом применимой в том, что касается принятия оговорок и возражения против них. В соответствии с пунктом 5 статьи 20 Венской конвенции оговорка считается принятой государством, если оно не выскажет возражений против нее до конца 12-месячного периода после того, как оно было уведомлено депозитарием о такой оговорке. Правовые последствия оговорок и возражений против них являются таковыми, что оговорка изменяет для высказавшей оговорку Договаривающейся стороны в ее отношениях с другими договаривающимися сторонами положения договора, к которым относится данная оговорка, в пределах действия оговорки, и в тех же пределах изменяет эти положения для других Договаривающихся сторон в их отношениях с Договаривающейся стороной, высказавшей оговорку. Возражения против оговорки приводят к тому, что в пределах действия оговорки положения, к которым относится оговорка, утрачивают свою силу в отношениях между двумя соответствующими Договаривающимися сторонами.

В. Брюссельский пакет

34. Постановление Совета ЕЭС 954/79 от 15 мая 1979 года 7/, содержащее так называемый "Брюссельский пакет", легло в основу для оговорок, высказанных Федеративной Республикой Германии, Нидерландами, Соединенным Королевством, Данией и Францией при ратификации ими Кодекса, и оно аналогичным образом будет распространяться на последующую ратификацию Кодекса другими государствами-членами ЕЭС.

35. Согласно высказанным оговоркам, статья 2 Кодекса, касающаяся участия в перевозках, статья 3, касающаяся процедуры принятия решений конференцией, и пункт 9 статьи 14, касающийся минимального периода времени между повышениями тарифных ставок, не применяются в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами Сообщества и, на основе взаимности, - между этими государствами и другими странами - членами ОЭСР, которые являются участниками Кодекса. В той степени, в какой такая взаимность обеспечивается соответствующими оговорками, высказанными в отношении Кодекса Договаривающимися сторонами, не являющимися членами ЕЭС, что ни в коем случае не является очевидным, некоторые из основных положений Кодекса не будут применяться в отношении некоторых важных направлений перевозок. Тем не менее в том, что касается судоходных линий развивающихся стран, уместно отметить, что оговорки ЕЭС не отвергают прав, которыми обладают в соответствии с Кодексом судоходные линии, использующие флаги третьих стран, не являющихся членами ЕЭС, на участие в перевозках в рамках ЕЭС и в перевозках между государствами-членами ЕЭС и странами-членами ОЭСР.

36. Кодекс не будет в полной степени применяться в отношении перевозок между государствами-членами ЕЭС и развивающимися странами. Вместе с тем, по-видимому, возникла определенная озабоченность в связи с положением ЕЭС о признании национальных судоходных линий государств-членов ЕЭС, возможно, по причине довольно двусмысленной формулировки постановления Совета 954/79. В самой оговорке предусматривается признание судоходных линий государствами-членами в качестве национальных судоходных линий в соответствии с правом на свободу предпринимательской деятельности, предоставленным по Договору о ЕЭС. Фактически это означает, что одна и та же судоходная линия за счет создания полностью контролируемых филиалов на территории стран ЕЭС может стать национальной судоходной линией нескольких стран ЕЭС. Такая судоходная линия может таким образом получить права на перевозки национальных судоходных линий, а также права на перевозки под флагом третьих стран в ряде направлений линейных перевозок стран ЕЭС с развивающимися странами. В какой степени этот факт будет на практике влиять на конкурентоспособность судоходных линий развивающихся стран, невозможно предсказать, однако ее необходимо будет определить с учетом опыта применения Кодекса к соответствующим перевозкам.

С. Другие оговорки в отношении Кодекса 8/

37. При ратификации, присоединении или утверждении ряд стран сделали заявления и оговорки, наиболее важные из которых относятся к сфере применения Кодекса. Страны-члены группы D, а также некоторые развивающиеся страны высказали оговорки в отношении того, что положения Кодекса не должны применяться к совместно предоставляемому линейному обслуживанию, осуществляемому на основе межправительственных соглашений в целях обслуживания двусторонней торговли между соответствующими странами. Эти оговорки официально отражают различия в толковании определения "линейные конференции", о которых говорилось выше 9/.

Д. Заявления, касающиеся неконференциальных судоходных линий

38. Некоторые Договаривающиеся стороны, а именно Дания, Финляндия, Норвегия, Швеция и Соединенное Королевство сделали идентичные заявления по случаю их

присоединения к Конвенции. Эти заявления касаются неконференциальных линий, и в них излагаются следующие мнения соответствующих Договаривающихся сторон:

а) Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций предоставляет судоходным линиям развивающихся стран расширенные возможности для участия в конференциальной системе;

б) для функционирования Кодекса и подпадающих под его действие конференций существенно важно, чтобы продолжали существовать возможности для справедливой конкуренции на коммерческой основе для неконференциальных судоходных линий и чтобы грузоотправителям не отказывали в возможности выбора между конференциальными и неконференциальными судоходными линиями;

с) эти концепции отражены в ряде положений самого Кодекса, включая его цели и принципы, они четко изложены в резолюции № 2, принятой на Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций;

д) любые постановления или другие меры, принимаемые Договаривающейся стороной Конвенции с целью или намерением ликвидировать такие возможности были бы несовместимы с вышеизложенными основными концепциями и привели бы к коренному изменению условий, в которых конференции, как это предусматривается Кодексом, осуществляют свою деятельность;

е) ничто в Кодексе не обязывает другие Договаривающиеся стороны признавать юридическую силу таких постановлений или мер, в силу которых конференции обеспечивают себе эффективную монополию на осуществление перевозок, на которые распространяется действие Кодекса;

ф) соответствующие Договаривающиеся стороны не считают, что Конвенция исключает для них возможность предпринятия соответствующих шагов в случае, если другая Договаривающаяся сторона примет меры или введет практику, которые препятствуют справедливой конкуренции на коммерческой основе в их линейных перевозках.

39. Кроме этих соображений, в заявлениях излагаются мнения соответствующих Договаривающихся сторон относительно толкования и применения резолюции № 2 о неконференциальных линиях, принятой на Конференции полномочных представителей, и в них указывается, что они не считают, что для них исключается возможность предпринятия "соответствующих шагов", в случае если любая другая Договаривающаяся сторона принимает меры, которые рассматриваются как препятствующие "справедливой конкуренции на коммерческой основе" со стороны неконференциальных линий. В этой связи следует отметить, что между Договаривающимися сторонами могут наблюдаться разногласия по вопросу о том, что является "справедливой конкуренцией на коммерческой основе".

40. По вопросу, касающемуся содержания подпунктов 38 b и c, выше, можно высказать особое соображение. Хотя в некоторых положениях Кодекса, безусловно, имеется презумпция того, что грузоотправители будут иметь возможность пользоваться услугами неконференциальных линий, нигде в самом Кодексе не говорится о том, что возможности для справедливой конкуренции со стороны неконференциальных линий являются существенно важным условием для функционирования Кодекса.

41. Две другие Договаривающиеся стороны, а именно Федеративная Республика Германии и Нидерланды, сделали по вопросу о неконференциальных линиях весьма отличающиеся от других заявления. Согласно этим заявлениям, соответствующие Договаривающиеся стороны "не будут препятствовать деятельности неконференциальных судоходных линий, пока они конкурируют с конференциями на коммерческой основе при соблюдении принципа справедливой конкуренции в соответствии с резолюцией о неконференциальных линиях, принятой на Конференции полномочных представителей".

В каждом заявлении далее подтверждаются намерения соответствующих Договаривающихся сторон действовать согласно указанной резолюции.

42. Неконференциальные линии были упомянуты также при ратификации Кодекса двумя другими Договаривающимися сторонами, а именно Болгарией и Чехословакией. Болгария, согласно ее заявлению, "считает, что положения Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций не охватывают деятельность неконференциальных судоходных линий", а Чехословакия заявила, что "возможное одностороннее регулирование деятельности неконференциальных линий на основе законодательства отдельных государств будет рассматриваться как несовместимое... с основными целями и принципами Конвенции и не будет признаваться в качестве имеющего юридическую силу".

43. Вопрос о неконференциальных линиях и Кодексе, включая вопросы последствий и толкования резолюции № 2, а также концепция "справедливой конкуренции на коммерческой основе" рассматриваются в главе III.

Глава III

КОДЕКС И НЕКОНФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ ЛИНИИ

44. Хотя Кодекс предназначался для регулирования деятельности только линейных конференций, в статье 8 содержится конкретная ссылка на право грузоотправителей пользоваться услугами неконференциальных линий. Далее, в статье 18, членам конференции конкретно запрещается использовать "боевые" суда "с целью исключения, предотвращения или ослабления конкуренции путем вытеснения из указанных перевозок судоходной линии, не состоящей членом данной конференции".

45. По вопросу о связи между неконференциальными линиями и Кодексом Конференция полномочных представителей, которая разработала Кодекс, приняла резолюцию 2 о неконференциальных судоходных линиях, которая гласит:

"2. Неконференциальные судоходные линии

Конференция полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций,

разработав Конвенцию о Кодексе поведения линейных конференций в целях улучшения системы линейных конференций,

учитывая, что настоящая Конвенция применима к линейным конференциям и их внешним отношениям,

постановляет, что:

1. Данная Конвенция не будет содержать ничего такого, что могло бы препятствовать грузоотправителям в выборе между конференциальными и неконференциальными судоходными линиями, при условии соблюдения соглашений о лояльности, если таковые существуют;

2. Конкурирующие с конференцией неконференциальные судоходные линии должны придерживаться принципа справедливой конкуренции на коммерческой основе;

3. В интересах обеспечения здорового развития линейных перевозок неконференциальным судоходным линиям не должны ставиться препятствия в перевозках, пока они действуют согласно требованиям вышеизложенного пункта 2".

46. Следует отметить, что эта резолюция не является неотъемлемой частью Конвенции и поэтому, строго говоря, не имеет в международном праве обязательной силы. Таким образом, Договаривающаяся сторона может, не преступая своих обязательств по Кодексу, принимать, если она считает это необходимым, меры по регулированию деятельности неконференциальных линий. Фактически, даже с целью обеспечения соблюдения неконференциальными линиями принципа "справедливой конкуренции на коммерческой основе" вполне может возникать необходимость в соответствующем регулировании их деятельности.

47. Группа 77 поддержала резолюцию 2 Конференции при "ясном понимании того, что неконференциальным судоходным линиям не будет позволено осуществлять свою деятельность таким образом, чтобы это наносило ущерб беспрепятственному функционированию и деятельности линейных конференций". Представитель Группы 77, который выступил с этим заявлением на заключительном заседании Конференции полномочных представителей, добавил следующее:

"Хотя мы и согласились с тем, что неконференциальные судоходные линии должны иметь свое место в сфере линейных перевозок, мы не можем ни при каких обстоятельствах согласиться с положением, когда в результате их деятельности национальным судоходным линиям развивающихся стран придется терять то, на что после преодоления значительных трудностей они получили право: возможность участия в перевозках в соответствии с Кодексом. В случае возникновения такого положения в сфере любых перевозок, когда правительства наших стран будут считать, что деятельность неконференциальных линий следует ограничить или регулировать каким-либо образом, правительства будут иметь полное право принять надлежащие меры в защиту национальных интересов. Правительства наших стран будут иметь также полное право принять меры к тому, чтобы неконференциальные судоходные линии осуществляли перевозки на коммерческой основе, придерживаясь принципа справедливой конкуренции с конференциальными судоходными линиями" 10/.

При ведении дел с неконференциальными судоходными линиями правительства развивающихся стран могут пожелать руководствоваться резолюцией 2 о неконференциальных судоходных линиях с учетом заключительных замечаний представителя Группы 77.

48. В этом контексте концепция осуществления деятельности "на коммерческой основе при соблюдении принципа справедливой конкуренции с конференциальными линиями" требует дальнейшего рассмотрения. То, конкурирует ли неконференциальный оператор с конференцией или нет, зависит от двух факторов, а именно:

- вида предоставляемого обслуживания;
- вида перевозимых грузов.

49. В Кодексе не содержится определения линейной службы, однако основными характеристиками такой службы (в широком определении охватывающей и смешанные перевозки) по общему признанию является фиксированное расписание рейсов между регулярными портами или другими четко определенными терминалами, которое объявляется заранее. Таким образом, возможно, все будут согласны с тем, что линейная служба могла бы иметь следующие функции:

- обеспечивать обслуживание на конкретном направлении перевозок с такой регулярностью и частотой рейсов, которые необходимы грузоотправителям для нормального осуществления ими своей деятельности;

- предоставлять услуги грузоотправителям, которые отправляют грузы часто и небольшими партиями, или грузоотправителям, отправляющим товары, которые не могут обеспечить полную загрузку судна;

- обслуживать грузоотправителей, которые хотят иметь возможность закупать или продавать крупные или мелкие партии товаров, зная о том, что они смогут воспользоваться услугами по перевозке;

- предоставлять соответствующие погрузочные площади для перевозок грузов различного ассортимента - сыпучих или жидких, загрязненных или чистых, минерального или растительного происхождения - при обычной температуре или в охлажденном, или замороженном виде;

- обеспечивать услуги по морским или смешанным перевозкам в форме, наилучшим образом удовлетворяющей требованиям коммерсантов и товаров на обслуживаемых направлениях; и

- принимать на себя там, где этого требуют закон или обычаи, обязанности общего перевозчика или, где таких обязанностей не существует, идти тем не менее

навстречу общему ожиданию в отношении того, что после объявления отхода судна и рейсов в конкретных портах все предложения о перевозке грузов будут приниматься в порядке поступления заявок независимо от того, устраивает ли данный груз перевозчика или нет.

50. В Кодексе не содержится определения грузов линейного типа. Это обычно груз, отправляемый по маркировке или порядковому номеру и отличающийся не по виду товара, а по характеру перевозки. Ряд товаров, например джут, лесоматериалы, зерно и пальмовое масло, могут перевозиться в упаковках или контейнерах на линейных судах в качестве линейных грузов, в то время как они в равной степени могут перевозиться навалом при полной или частичной загрузке судов в качестве нелинейных грузов.

51. Если неконференциальный оператор выполняет все функции линейной службы, перечисленные в пункте 49, выше, он может считаться оператором, который, *prima facie*, имеет право на защиту в соответствии с резолюцией о неконференциальных линиях. Если он выполняет только некоторые функции, положение будет неясным и решение необходимо будет принимать в каждом случае отдельно.

52. Конкуренция может не быть справедливой и не осуществляться на коммерческой основе, если неконференциальный оператор:

- сознательно устанавливает тарифные ставки убыточного уровня, которые он не имеет возможности сохранять в течение продолжительного времени;
- не соглашается взять на себя обязательство обеспечивать регулярное обслуживание при надлежащем охвате портов;
- принимает только устраивающие его грузы и оставляет менее привлекательные грузы для их обслуживания конференциями.

Эти три условия для определения того, что не является справедливой конкуренцией в линейном обслуживании, охватывают основные элементы данного вопроса, хотя они представляют собой минимальные условия, как об этом свидетельствует перечень функций линейной службы, приведенный в пункте 49.

53. Если конференция использует неэффективные и не соответствующие современным требованиям с точки зрения грузоподъемности суда, неконференциальные линии, включаемые в перевозки, могут иметь возможность предлагать более низкие тарифные ставки в связи с тем, что они действительно несут более низкие издержки. Такая неконференциальная конкуренция, которая также соответствует условиям, изложенным в пункте 52, выше, вряд ли может быть осуждена как несправедливая и некоммерческая.

54. Хотя с точки зрения теории концепция "справедливой конкуренции на коммерческой основе" может показаться достаточно ясной, ее практическое применение может быть далеко не простым. В этом отношении, несомненно, будут наблюдаться разногласия, и каждый случай необходимо будет рассматривать отдельно. Фактически концепция справедливой конкуренции является концепцией, смысл которой, возможно, меняется с течением времени.

55. Если неконференциальный оператор удовлетворяет условиям, перечисленным в пункте 49, выше, и таким образом получает право на защиту в соответствии с резолюцией 2 о неконференциальных линиях, правительство, несмотря на то значение, которое оно может придавать своей национальной судоходной линии и конференциальному обслуживанию, может посчитать, что развитие ее внешнеторговых перевозок имеет большее значение, и отдать предпочтение тому, чтобы разрешить такую конкуренцию. В то же время может возникнуть необходимость в защите национальной линии и конференции, если нет оснований полагать, что неконференциальная линия обеспечивает такое обслуживание, которое она может или будет предоставлять в

долгосрочной перспективе по более низким тарифным ставкам по сравнению со ставками конференций. В этом случае "принесение в жертву" своей национальной судоходной линии и установившегося конференциального обслуживания ради получения краткосрочных выгод не было бы экономически оправданным. Принятие решения в обоих случаях было бы трудной задачей, которая усугубляется отсутствием какой-либо реальной основы для оценки намерений и планов неконференциального оператора.

56. Во всяком случае, развивающиеся страны могут и не согласиться с неограниченным ростом неконференциальных перевозок в ущерб своим национальным судоходным линиям. В том, что касается развивающихся стран, то одной из главных целей Кодекса было обеспечение их национальным судоходным линиям справедливой доли в перевозках линейных грузов в рамках их внешней торговли. Как заявил представитель Группы 77 в своих заключительных замечаниях, цитируемых в пункте 47, выше, развивающиеся страны могут не согласиться с положением, при котором "им придется терять то, на что после преодоления значительных трудностей они получили право: возможность участия в перевозках в соответствии с Кодексом". Учитывая долгосрочные стратегические экономические интересы страны, может существовать минимальный уровень участия ее национальных судоходных линий в ее линейных перевозках, который многие правительства хотели бы сохранить.

57. Далее, замена линейных конференций, в которых национальные судоходные линии на обоих концах перевозок играют ключевую роль и на деятельность которых распространяется действие принятого на международном уровне регулирующего Кодекса, ненадежными и непроверенными операторами или несколькими монопольными операторами, осуществляющими свою деятельность в мировом масштабе (обладающими даже большей по сравнению с конференциями монополистической мощью) и не подчиняющимися никакому регламентирующему порядку, установленному в одностороннем или двустороннем порядке правительствами или в соответствии с каким-либо международным кодексом, может быть неприемлемой для большинства стран, как развитых, так и развивающихся.

58. Следует отметить, что между Договаривающимися сторонами на обоих концах линейных перевозок могут наблюдаться разногласия относительно желательности и методов регулирования деятельности неконференциальных операторов в соответствующих перевозках, а также того, что является "справедливой конкуренцией на коммерческой основе". В связи с этим односторонние меры в отношении неконференциальных линий, принимаемые Договаривающимися сторонами, могут приводить к конфликтам с их торговыми партнерами. Правительства, заинтересованные в регулировании деятельности неконференциальных операторов, могут поэтому посчитать целесообразным начать обсуждение этого вопроса со своими торговыми партнерами с целью согласования взаимно приемлемых позиций.

Глава IУ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЛИНЕЙНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ В ОТНОШЕНИИ
ПРИМЕНЕНИЯ КОДЕКСА

59. Одной из важных обязанностей конференций является обеспечение эффективного применения положений Кодекса. Фактически, значительное число положений Кодекса конкретно касается конференций и начинается со слов, подразумевающими обязанность: "A conference shall ...". Во многих других положениях ответственность конференций подразумевается. Хотя правительства, несомненно, хотели бы обеспечить, чтобы поведение конференций отвечало соответствующим положениям Кодекса, конференции сами обязаны обеспечивать, чтобы в рамках конференций и необходимых конференциальных отношений с грузоотправителями, организациями грузоотправителей и правительствами были созданы надлежащие структурные механизмы и чтобы они функционировали в соответствии с положениями Кодекса.

60. В статье 22 предусматривается, что "конференциальные соглашения; соглашения об участии в перевозках и соглашения о лояльности должны соответствовать применимым требованиям настоящего Кодекса и могут включать такие другие положения, которые могут быть согласованы и не противоречат настоящему Кодексу". Необходимо, чтобы в конференциальных соглашениях либо предусматривались административные структуры, требующиеся для применения положений Кодекса, либо содержалась ссылка на конкретные дополнительные документы, содержащие подробное изложение процедур. Первый метод является более предпочтительным, поскольку конференциальное соглашение является основным документом, который должен подвергаться изменениям лишь в редких случаях, в то время как административные процедуры нуждаются в развитии в свете изменяющихся обстоятельств.

61. Вопросы, которые должны охватываться в конференциальных соглашениях, подробнее рассматриваются в части второй, которая касается применения конкретных положений Кодекса, а контрольный перечень вопросов, которые должны охватываться конференциальными соглашениями, приводится в главе XVII.

62. Необходимо, чтобы внутреннее управление в рамках конференциального механизма конференции, полностью соответствующей Кодексу, охватывало многие аспекты, включая, в частности:

- процедуры принятия решений;
- прием новых линий, особенно линий третьих стран;
- распределение грузов;
- повышение тарифных ставок, просьбы об установлении конкретных ставок и о предоставлении поощрительных тарифных ставок;
- проведение консультаций;
- распространение информации;
- эффективный механизм саморегулирования; и
- обеспечение независимой процедуры правовой защиты.

Существующие методы рассмотрения этих вопросов, возможно, нуждаются в пересмотре соответствующей конференцией с целью обеспечения эффективного осуществления Кодекса в данной области перевозок. Необходимость обеспечения гласности и

последовательности потребует принятия в достаточной степени официальных административных процедур.

63. Особенно важно, чтобы административные структуры конференции удовлетворяли нескольким критериям. Это следующие критерии:

- структура должна обеспечивать осуществление процедур Кодекса в пределах сроков, предусмотренных Кодексом, за исключением случаев, когда были согласованы другие процедуры и сроки, которые не противоречат конкретным положениям Кодекса;

- административные процедуры, применяемые в каждом случае, должны быть четко определены и должны быть доступны в документальном виде для всех заинтересованных сторон;

- в процедурах должна содержаться подробная информация, необходимая для обеспечения принятия решений по таким вопросам, как прием в члены линий третьих стран и заявления в отношении конкретных и поощрительных тарифных ставок;

- организация, в смысле того, кто или какой комитет, созданный в рамках конференции, должен отвечать за выполнение конкретных задач, должна быть четко определенной, хотя, будучи внутренним делом конференции, она не нуждается в огласке;

- должны быть четко изложены процедуры правовой защиты, существующие независимо от конференции и вне ее рамок, которые должны применяться в случае возникновения спора.

64. Административные процедуры должны охватывать различные области отношений, которые складываются в результате деятельности конференций. Правила должны охватывать вопросы выявления злоупотреблений и нарушений установленных правил. В связи с тем, что соответствующие стороны являются членами конференции, конференциальные процедуры в отношении саморегулирования и введения санкций могут в целом носить удовлетворительный характер с учетом положений о гарантиях, изложенных в статье 5 Кодекса. Тем не менее в отношениях между конференциями и третьими сторонами, особенно грузоотправителями, может возникнуть необходимость в использовании независимой процедуры для урегулирования споров. Даже в рамках конференции между линиями-членами могут возникать споры, которые могут потребовать урегулирования вне рамок соответствующей конференции. Для решения таких вопросов в Кодексе предусматривается механизм урегулирования споров, который рассматривается в следующей главе.

Глава V

УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ В СООТВЕТСТВИИ С КОДЕКСОМ

65. Арбитраж и примирение являются традиционными методами урегулирования споров в индустрии морских перевозок, и в целом они действуют эффективно. При арбитраже один арбитр или группа, состоящая обычно из трех арбитров, принимает решение, которое стороны в споре заранее согласились признавать. При примирении примиритель (примирители) стремится (стремятся) отыскать компромисс, приемлемый для обеих сторон. Существенно важной чертой обеих систем является вера в независимость и честность арбитра (арбитров) или примирителя (примирителей).

66. Вместе с тем линейные конференции, как правило, не используют независимые средства правовой защиты. В ходе обсуждений, которые привели к разработке и принятию Кодекса, развивающиеся страны высказали мнение, согласно которому независимая система урегулирования споров является существенно необходимой, поскольку отсутствие таких процедур серьезно ограничивает права тех, кто пользуется услугами конференций.

A. Международное обязательное примирение

67. Одним из компромиссов, заложенных в Кодексе, было создание системы международного обязательного примирения (МОП). Структура этой системы изложена в статьях 23-45 Кодекса. Цель примирения заключается в полюбовном урегулировании спора посредством рекомендаций, формулируемых независимыми примирителями.

68. В Кодексе предусматривается, что положения об урегулировании споров "применяются в тех случаях, когда возникает спор между следующими сторонами:

- a) конференцией и судоходной линией;
- b) судоходными линиями - членами конференции;
- c) конференцией или судоходной линией - ее членом и организацией грузоотправителей или представителями грузоотправителей или грузоотправителями; и
- d) двумя или более конференциями" (статья 23, пункт I).

69. Споры между сторонами, указанными выше, которые "относятся к:

- a) отказу в приеме национальной судоходной линии в конференцию, обслуживающую внешнюю торговлю страны этой судоходной линии;
- b) отказу в приеме в конференцию судоходной линии третьей страны;
- c) исключению из конференции;
- d) несоответствию конференциального соглашения настоящему Кодексу;
- e) общему повышению тарифных ставок;
- f) надбавкам;
- g) изменениям тарифных ставок или введению валютного коэффициента корректировки тарифных ставок вследствие изменений валютного курса;
- h) участию в перевозках; и

i) форме и условиям предлагаемых соглашений о лояльности и которые не были разрешены путем обмена мнениями или непосредственных переговоров, передаются по просьбе любой из сторон в споре на международное обязательное примирение..." (статья 23, пункт 4).

70. Споры должны передаваться на международное обязательное примирение в конкретные сроки, предусмотренные в статье 24 Кодекса. Это следующие сроки:

- в спорах, относящихся к членству в конференциях, - не позднее 60 дней с даты получения заявителем решения конференции, включая мотивы этого решения (статья 24, пункт 2a);

- в спорах, относящихся к общему повышению тарифных ставок, - не позднее даты истечения периода после подачи уведомления конференцией (статья 24, пункт 2b);

- в спорах, относящихся к надбавкам, - не позднее даты истечения 30-дневного периода после получения уведомления или, когда уведомление не было подано, не позднее 15 дней с даты введения надбавки в действие (статья 24, пункт 2c);

- в спорах, относящихся к изменению тарифных ставок или к введению валютного коэффициента корректировки тарифных ставок вследствие изменений валютного курса, - не позднее 5 дней после даты истечения 15-дневного периода с даты объявления намерения ввести валютную надбавку или произвести изменение тарифных ставок (статья 24, пункт 2d);

- просьбы о примирении в других спорах могут подаваться в любое время (статья 24, пункт 4).

Сроки, предусмотренные в пункте 2 статьи 24 (и указанные выше), могут быть продлены по соглашению сторон.

71. Если стороны в споре, переданном на международное обязательное примирение, принимают рекомендацию примирителей, такая рекомендация "представляет собой окончательное разрешение" спора "за исключением случаев, когда она не признана и не приведена в исполнение в соответствии с положениями статьи 39" (см. статью 38, пункт 1). Вместе с тем, согласно положениям пункта 3 статьи 40, сторона в споре может и не принимать рекомендацию примирителей. В пункте 3 статьи 40 также предусматривается, что "каждая сторона может опубликовать рекомендацию и ее мотивы, а также факт своего собственного отклонения рекомендации и его обоснование". Следует отметить, что МОП не наносит ущерба праву пострадавшей стороны прибегать к любому другому средству правовой защиты, имеющемуся в ее распоряжении, если МОП не обеспечивает приемлемого решения спора.

72. С целью предоставления соответствующим сторонам возможностей использовать международное обязательное примирение и обеспечения выполнения рекомендаций, выработанных в результате международного обязательного примирения, каждая Договаривающаяся сторона должна включать соответствующее положение в свое национальное законодательство. Эти меры рассматриваются в пунктах 125-131 главы VIII.

В. Другие процедуры урегулирования споров

73. МОП является не единственной процедурой, предлагаемой в Кодексе; фактически, МОП следует рассматривать в качестве части процесса и одного из альтернативных трибуналов последней инстанции. В Кодексе эти вопросы уточняются несколькими путями. Например:

- стороны в споре в первую очередь будут пытаться урегулировать его путем обмена мнениями или непосредственных переговоров (статья 23, пункт 3);

- если обмен мнениями или непосредственные переговоры не привели к взаимно удовлетворительному решению, спор может быть передан на МОП по просьбе любой из сторон (статья 23, пункт 4);

- если стороны согласились, чтобы споры решались посредством иных процедур, то могут применяться эти процедуры (статья 25, пункт I), если национальное законодательство, правила или предписания не лишают их этой свободы выбора (статья 25, пункт 2);

- стороны в споре могут в любой момент обратиться к иной процедуре для урегулирования их спора (статья 3I, пункт 4); и

- споры между сторонами, принадлежащими к одной и той же стране, разрешаются в рамках национальной юрисдикции этой страны, "если только это не создает серьезных трудностей в выполнении положений настоящего Кодекса" (статья 23, пункт 2).

74. Таким образом, процедуры Кодекса не имеют жесткого характера, и обращение к МОП следует рассматривать в качестве последнего средства правовой защиты, если все остальные средства не обеспечили необходимого решения. Развивающиеся страны должны стремиться создать на основе консультаций с конференциями структуру для независимого рассмотрения конференциальных решений и, по мере необходимости, урегулирования споров на местах, с тем чтобы имелись альтернативные процедуры вне рамок конференции, в качестве предварительного шага до того, как станет рассматриваться вопрос о передаче спора на МОП. Конкретные случаи, когда возникает необходимость в таких структурах, рассматриваются в части второй.

75. В некоторых случаях для соответствующих Договаривающихся сторон может быть целесообразно провести консультации с другой стороной и заинтересованными коммерческими сторонами с целью уточнения вопросов и оказания содействия в разрешении споров.

Глава УІ

РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА КАК НАДЛЕЖАЩЕГО ОРГАНА В СООТВЕТСТВИИ С КОДЕКСОМ

76. На правительства государств-Договаривающихся сторон возложена прямая ответственность за принятие надлежащих законодательных и иных мер, которые могут быть необходимы для обеспечения выполнения Конвенции, как это предусмотрено в статье 47 Кодекса. Эти меры рассматриваются в главе VIII. В Кодексе содержится также положение о надлежащем органе для выполнения некоторых функций по применению положений Кодекса. В настоящей главе рассматривается роль правительства как надлежащего органа.

77. В Кодексе надлежащий орган определяется как "правительство либо орган, который по предписанию правительства или в силу национального законодательства наделен полномочиями исполнять любые функции, предусмотренные для такого органа положениями настоящего Кодекса". Ясно, что надлежащим органом могут быть либо само правительство в полном составе, либо уполномоченный орган правительства или любой орган, назначенный в качестве такового. Кодекс, по всей видимости, допускает все эти возможности.

78. Из определения, в частности, организации грузоотправителей, ясно следует, что совет грузоотправителей не рассматривается в Кодексе в качестве надлежащего органа. Во избежание трудностей, связанных с толкованием, правительства должны обеспечивать, чтобы, независимо от их конкретной формы по законодательству, советы грузоотправителей не назначались в качестве надлежащего органа и чтобы на них не возлагались какие-либо функции надлежащего органа.

79. Две функции надлежащего органа изложены в главе I Кодекса. Во-первых, в определении национальной судоходной линии говорится о ее признании "надлежащим органом" в качестве критерия для определения того, является ли судоходная линия национальной судоходной линией или нет. Во-вторых, в определении организации грузоотправителей предусматривается ее признание надлежащим образом, если он того желает. Эти две функции дополнительно рассматриваются в главе VIII.

80. В самом Кодексе содержится ряд положений, касающихся роли надлежащих органов. Надлежащие органы могут либо по собственному желанию, либо по просьбе (в зависимости от того, что является более уместным) действовать следующим образом:

- обеспечивать учет их мнений по вопросу о приеме в конференцию новой линии-члена (статья I, пункт 5);
- в сотрудничестве с органами на другом конце направления обсуждать вопрос, являющийся предметом спора между их группами национальных судоходных линий и сообщать свое мнение заинтересованным сторонам для их рассмотрения (статья 2, пункт I4);
- получать уведомления от конференций о мерах, принятых в связи с злоупотреблениями и/или нарушениями на основе принципа анонимности (статья 5, пункт Iс);
- получать копии конференциальных соглашений, соглашений о пулах или других соглашений о числе отходов судов, а также других соответствующих документов (статья 6);
- запрашивать информацию, копии ежегодных докладов конференции и уведомления о предполагаемой деятельности конференции статья I0; статья I4, пункт I; статья I5, пункт 4);

- принимать в полной мере участие в консультациях между конференциями и грузоотправителями, но без права участия в принятии решений (статья II, пункт I); и

- принимать участие в процессе примирения, поддерживая сторону, имеющую национальность данной Договаривающейся стороны, или стороны в споре, возникшем в связи с внешней торговлей этой Договаривающейся стороны, либо выступать в качестве наблюдателя в таком примирительном процессе (статья 28).

81. Даже несмотря на то, что надлежащий орган не наделен правом участия в принятии решений на консультациях между грузоотправителями и конференциями, участвуя в консультациях, надлежащий орган может в силу своего положения играть эффективную роль в формировании тех выводов, которые будут сделаны на консультациях. Надлежащий орган может также, по всей видимости, воздействовать на политику конференций через свои национальные судоходные линии, особенно в тех случаях, когда они принадлежат государству. Следует далее отметить, что во многих развивающихся странах возможности организаций грузоотправителей по проведению эффективных консультаций зависят от технической поддержки, оказываемой правительственными органами, ответственными за изучение вопросов морских перевозок и фрахта.

82. Уместно отметить, что за 10-летний период между принятием Кодекса в 1974 году и его вступлением в силу в 1983 году во многих развивающихся странах были введены в действие процедуры и практика прямых консультаций между правительствами и конференциями по вопросам тарифных ставок. Эти процедуры и практика были большей частью приняты линейными конференциями. С практической точки зрения конференциям было бы целесообразно продолжать осуществлять свою деятельность в рамках такой взаимно согласованной практики.

А. Периодические консультации с конференциями

83. Помимо создания соответствующей законодательной основы, необходимой для осуществления Кодекса в областях, касающихся перевозок, выполняемых вместе с другими Договаривающимися сторонами, как об этом говорится в пункте 76 настоящей главы, а также в главе VIII, надлежащие органы могут пожелать предложить соответствующим конференциям информировать их о мерах, принимаемых конференциями с целью соблюдения положений Кодекса. Если эти меры будут сочтены недостаточно удовлетворительными, правительство может предложить соответствующей конференции провести с ним консультации по данному вопросу. По всей видимости, для организаций грузоотправителей участие в таких консультациях было бы желательным. Может быть также желательно проводить консультации с надлежащими органами торговых партнеров с целью выработки общих позиций относительно толкования и осуществления положений Кодекса.

84. На деле может быть желательным, чтобы правительства и конференции проводили периодические консультации по вопросам применения Кодекса к соответствующим конференциальным перевозкам. Такие периодические консультации могут быть отнесены к иным мерам, "которые могут быть необходимы для обеспечения выполнения настоящей Конвенции", которые Договаривающиеся стороны обязаны принимать в соответствии со статьей 47 Кодекса. Периодические консультации могут быть также целесообразными для правительств, желающих убедиться в том, что "конференциальные соглашения, соглашения об участии в перевозках и соглашения о лояльности... соответствуют применимым требованиям настоящего Кодекса" (статья 22).

85. В той степени, в которой конференции соглашаются сотрудничать с правительствами в проведении таких консультаций, Договаривающиеся стороны могут ограничиваться разработкой национального исполнительного законодательства, занимаясь лишь основными принципами и позволяя соответствующим сторонам самим решать

вопрос о формах их применения путем взаимной договоренности. В то же время, если конференции не сотрудничают с правительствами, Договаривающиеся стороны могут добиваться защиты своих национальных интересов путем принятия детально разработанного исполнительного законодательства, которое может оставлять ограниченные возможности для гибкого подхода и компромиссов. Не может быть никаких сомнений в том, что первый путь предпочтительнее. Наилучшими путями поиска решений проблем осуществления являются консультации и переговоры.

86. Конкретные просьбы, с которыми могут обращаться к конференциям надлежащие органы для облегчения выполнения ими своей контролирующей роли и которые вряд ли встретят большое сопротивление со стороны конференций, касаются следующего:

- включения в рассылочный список на постоянной основе документов, которые должны предоставляться по просьбе в соответствии с Кодексом;

- включения надлежащих органов в список тех, кто имеет право запрашивать информацию о фрахтовых тарифных ставках;

- включения надлежащих органов в список органов, имеющих право требовать проведения консультаций в связи с общим повышением тарифных ставок; и

- включения надлежащих органов в список тех, кого необходимо уведомлять о введении в действие надбавок и коэффициентов валютной корректировки.

Эти вопросы имеют даже еще большее значение в странах, в которых национальные советы грузоотправителей несильны, и в таких странах это будет способствовать укреплению позиций национальных организаций грузоотправителей в их отношениях с конференциями.

87. Ряд других вопросов, которые могут рассматриваться на периодических консультациях, излагается в части второй, а контрольный перечень вопросов включен в главу XVII.

Глава VII

РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОДЕКСА

88. Значение регионального и субрегионального сотрудничества между развивающимися странами в разработке общей политики и общих позиций в отношении переговоров по вопросам, связанным с Кодексом, переоценить невозможно. Хотя в Кодексе содержится только одно конкретное упоминание о региональном сотрудничестве, действительная сфера для такого сотрудничества является широкой и она охватывает соглашения о сотрудничестве между национальными судоходными линиями, а также между организациями грузоотправителей, и должна также охватывать и правительства.

89. Конкретное упоминание об этом в Кодексе содержится в статье 2, в пункте 8 которой предусматривается, что национальные судоходные линии региона на одном конце направления перевозок, охватываемых конференцией могут перераспределить выделенные им доли перевозок между собой путем взаимной договоренности. Согласно этому положению, в рамках конференций, охватывающих несколько стран на каждом конце направления, обслуживание может быть рационализировано путем перераспределения долей перевозок между национальными линиями на одном конце направления. При таком перераспределении, вероятно, необходимо учитывать, в частности, интересы и конкретные проблемы национальных судоходных линий стран, не имеющих выхода к морю. Такие соглашения о перераспределении могли бы способствовать укреплению экономической жизнеспособности всех соответствующих линий, и они имеют особое значение в контексте увеличения масштабов морских перевозок в результате контейнеризации.

90. Переход к использованию секционно-контейнерных судов на каком-либо направлении обычно вызывает значительные трудности для развивающихся стран из-за крупных габаритов и высокой стоимости судов, необходимых для жизнеспособных в коммерческом отношении операций. Одно из решений проблемы обеспечения экономии в результате крупномасштабных операций, необходимой для рентабельной эксплуатации контейнерных судов, могло бы заключаться в сотрудничестве национальных линий нескольких стран на одном конце перевозок в приобретении или фрахте одного или нескольких контейнерных судов и в организации консорциума.

91. Сотрудничество, позволяющее осуществить рационализацию услуг и работ в портах погрузки и выгрузки, может привести к повышению коэффициентов загрузки, сокращению сроков оборачиваемости грузов и в целом к повышению эффективности и прибыльности предоставляемых услуг. Региональное сотрудничество между национальными судоходными линиями в использовании общих органов на обоих концах направления перевозок также может обеспечить значительную производственную экономию.

92. В области консультаций грузоотправителей с конференциями также можно изучить возможности для выработки советами грузоотправителей соседних стран совместного подхода. Консультации по вопросу о тарифных ставках, проводимые на региональной основе, могут быть более эффективными по сравнению с консультациями, проводимыми на национальном уровне. Организации грузоотправителей многих развивающихся стран являются небольшими и по отдельности имеют слабые позиции на переговорах с конференциями и незначительные рычаги воздействия на них. Опыт создания субрегиональных группировок, таких как Федерация советов грузоотправителей стран АСЕАН, Конференция по морским перевозкам министров стран Западной и Центральной Африки и Постоянный межправительственный комитет по морским перевозкам правительств некоторых стран Восточной Африки, показывает, каким образом развивающиеся страны могут вести коллективные переговоры с конференциями.

93. Когда в основе регионального сотрудничества между организациями грузоотправителей лежит зона деятельности конференции, многие требования в отношении данных будут одинаковыми по всем странам. Это указывает на возможность сокращения

расходов за счет централизации сбора и обработки данных в рамках регионального органа по изучению вопросов фрахта. Для региональных консультаций необходима региональная информация, поскольку все те, кто представляет на них развивающиеся страны, должны располагать одной и той же информацией.

94. Следует подчеркнуть, что поиски решений необходимо вести путем конструктивного диалога в сотрудничестве с конференциями, а не на путях конфронтации. С учетом этого конференции скорее, как правило, приветствовали бы возможность участия в консультациях на регулярной основе и считали бы, что это отвечает их собственным интересам, чем предпочли бы на индивидуальной основе иметь дело со многими - и иногда противостоящими друг другу - национальными кругами.

95. В целях эффективного применения Кодекса к услугам линейных конференций надлежащей географической зоной для сотрудничества могла бы быть зона деятельности конференции. В некоторых случаях перед конференциями целесообразно ставить вопрос о расширении этой зоны для приведения ее в большее соответствие с экономическими или политическими реальностями и увеличения таким образом сферы для регионального сотрудничества. Может даже случаться и так, что структура зон деятельности конференций, которые зачастую являются наследием прошлого, была обусловлена прошлыми политическими или колониальными узлами, и они могут и не представлять собой наилучшие с точки зрения экономической эффективности зоны. Некоторые линии с давно сложившимися интересами могут оказывать сопротивление таким шагам в направлении рационализации услуг, однако в конечном итоге такое сопротивление можно преодолеть, если заинтересованные развивающиеся страны проявляют достаточную решимость и единство.

96. Не следует оставлять без внимания и подлинные трудности, связанные с организацией регионального сотрудничества. Для любого акта сотрудничества необходимо, чтобы у сотрудничающих сторон было желание достичь компромисса и поступиться частью своего суверенитета в зоне сотрудничества. В редких случаях удается добиться этого легко. В связи с этим важно, чтобы при развертывании программы регионального сотрудничества соответствующие стороны проявляли умеренность и первоначально стремились охватить только некоторые отдельные зоны и создать таким образом основу для более широкого сотрудничества в будущем. Чрезмерный энтузиазм на начальном этапе обычно приводит к неудаче с последующими трудностями в организации более умеренной программы сотрудничества, которая, будь она принята в начале, могла бы полностью быть реализована.

Глава VIII

ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ И ИНЫЕ МЕРЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ПРИНИМАТЬСЯ ДОГОВАРИВАЮЩИМИСЯ СТОРОНАМИ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ КОДЕКСА

97. Законодательные меры, которые будет необходимо принять Договаривающейся стороне для осуществления Кодекса, будут зависеть, с одной стороны, от существующего законодательства и, с другой – от национальной правовой системы. Выражение "существующее законодательство" охватывает не только законодательство, непосредственно касающееся вопросов морских перевозок. В случае Кодекса оно может включать законодательство, касающееся, например, конкуренции и ограничительной практики и общего торгового права.

98. Основное внимание в настоящей главе уделяется конкретным выявленным потребностям. В ней охватываются вопросы, которые могли бы стать предметом законодательных положений или регулироваться иным образом. Каждой Договаривающейся стороне будет необходимо решить вопрос о том, в какой степени она желает принять национальное законодательство или регулировать эти вопросы иными способами.

99. Основное содержащееся в Кодексе упоминание о законодательных мерах, которые должны приниматься, изложено в статье 47, которая гласит: "Каждая Договаривающаяся сторона принимает такие законодательные или иные меры, которые могут быть необходимы для обеспечения выполнения настоящей Конвенции". Это ясно означает, что каждая Договаривающаяся сторона принимает такие законодательные, административные или судебные меры, которые могут быть необходимы для осуществления Кодекса. Правительства Договаривающихся сторон обязаны принимать необходимые меры, которые позволили бы заинтересованным сторонам действовать в рамках Кодекса. Эти меры могли бы включать принятие законодательства или поправок к существующим законодательным актам с целью придать Кодексу юридическую силу на национальном уровне, а также с целью наделить исполнительные и судебные органы соответствующими полномочиями, необходимыми для обеспечения выполнения Кодекса.

100. Необходимо будет отменить или изменить существующее законодательство, которое может быть несовместимо с Кодексом, или же обеспечить приоритет Кодекса над таким законодательством. Аналогичным образом межправительственные двусторонние соглашения, которые противоречат положениям Кодекса, должны быть, с точки зрения международного публичного права, изменены или аннулированы, если только в этом отношении не было сделано конкретных оговорок II/. Вопрос о способе введения законодательства в действие должен решаться каждой Договаривающейся стороной. Это может быть акт довольно общего характера, касающийся только общих принципов, которые могут применяться на основе постановлений, соответствующих конкретным ситуациям, или же тщательно разработанный акт, содержащий подробные положения. Это частично может зависеть от национальной правовой системы и правовых традиций каждой Договаривающейся стороны.

101. В этой связи необходимо учитывать, что конференциальные перевозки, на которые распространяется действие Кодекса, могут быть весьма разнообразными, в силу чего при применении Кодекса требуется придерживаться гибкого подхода. Составители Кодекса понимали необходимость обеспечения гибкости, которую они закрепили в Кодексе практически всеми возможными способами. Договаривающиеся стороны на основе своего законодательства должны избегать установления жесткой структуры, которая не допускает существования различий между конференциальными перевозчиками и возможность адаптации Кодекса соответственно этим различиям с целью извлечения из него максимальных выгод.

I02. Ниже приводится перечень вопросов, которые могут требовать урегулирования на основе национального законодательства и/или иных мер:

- сфера применения Конвенции;
- назначение надлежащего органа или органов;
- назначение национальных судоходных линий;
- признание грузоотправителей и организаций грузоотправителей;
- положение о направлении надлежащему органу всех соглашений, указанных в статье 6 Кодекса;
- направление ежегодных докладов;
- предоставление полномочий конференциям и организациям грузоотправителей в целях урегулирования споров;
- приоритет процесса примирения над другими средствами правовой защиты, предусмотренными национальным законодательством;
- обеспечение выполнения решений примирителей в случае споров, передаваемых на международное обязательное примирение;
- национальный механизм урегулирования споров;
- назначение конференциями представителей на местах;
- положение о приведении в исполнение поправок к Конвенции в соответствии со статьями 51 и 52;
- положение о выдвижении кандидатур в группу примирителей.

A. Сфера применения Конвенции

I03. Как указано в главе I, в Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций не содержится какого-либо конкретного положения, в котором излагалась бы сфера применения Кодекса. В этой связи следует отметить, как это поясняется в главе I, что в практическом плане действие Кодекса распространяется на конференциальные перевозки, осуществляемые для обслуживания территории Договаривающихся сторон. В рамках любых таких конференциальных перевозок положения Кодекса применяются ко всем заинтересованным коммерческим сторонам, независимо от их принадлежности к той или иной стране.

I04. Договаривающиеся стороны могут пожелать включить в свое национальное законодательство определение термина "линейная конференция". Они должны руководствоваться следующим определением линейной конференции, содержащимся в Кодексе;

"Группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определенном направлении или направлениях в обусловленных географических пределах и которые имеют соглашение или договоренность, независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки по единым или общим тарифным ставкам и на любых других согласованных условиях в отношении предоставления линейных услуг".

Следует отметить, что любое соглашение или договоренность в рамках группы, состоящей из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которая удовлетворяет минимальным критериям, изложенным в данном определении, образуют в целях Кодекса линейную конференцию, независимо от того, как группа себя именуется. Что касается каждой Договариваемой стороны, то может быть предусмотрено, что надлежащий орган публикует названия конференций, на которые распространяется сфера действия Кодекса. Договариваемые стороны могут также пожелать уточнить, что услуги по смешанным перевозкам, предоставляемые линейным конференциям, подпадают под действие Кодекса.

I05. Если Договариваемые стороны сделали оговорки, ограничивающие сферу применения Кодекса, такие оговорки могут быть отражены в национальном законодательстве.

В. Назначение надлежащих органов

I06. В Кодексе предусматриваются некоторые функции, которые должны выполняться надлежащим органом правительства. Эти функции надлежащего органа рассматриваются в главе VI. В главе I части первой Кодекса надлежащий орган определяется как "правительство либо орган, который по предписанию правительства или в силу национального законодательства наделен полномочиями исполнять любые функции, предусмотренные для такого органа положениями настоящего Кодекса".

I07. Можно отметить, что Договариваемая сторона может по своему усмотрению решать вопрос о назначении нескольких надлежащих органов. Необходимость в назначении более чем одного надлежащего органа может возникнуть в случае, если обязанности правительства, касающиеся морских перевозок, распределены между несколькими министерствами или правительственными ведомствами. Такие случаи часто имеют место. Например, вопрос о национальных судоходных линиях может быть передан в ведение министерства или ведомства перевозок, транспорта или связи, в то время как вопрос о советах грузоотправителей - в ведение министерства или ведомства промышленности или торговли. В случае назначения нескольких надлежащих органов должно четко указываться, какая функция или функции, предусматриваемые для надлежащего органа положениями Кодекса, возложена или возложены на каждый из назначенных таким образом надлежащих органов.

I08. Помимо возложения на надлежащие органы конкретных функций, предусматриваемых Кодексом, национальное законодательство может уполномочивать надлежащий орган или надлежащие органы принимать такие административные меры, которые необходимы для введения в действие и эффективного осуществления Кодекса.

С. Назначение национальных судоходных линий

I09. В главе I части первой Кодекса содержится следующее определение национальной судоходной линии:

"Национальная судоходная линия любой данной страны означает перевозчика, эксплуатирующего суда, который имеет свой главный орган управления и эффективно контролируется в этой стране и который признан в качестве такой линии надлежащим органом этой страны или по ее законам.

Линии, принадлежащие и управляемые совместным предприятием двух или более стран, в капитале которого национальные, государственные и/или частные организации этих стран обладают значительной долей и которое имеет главный орган управления и эффективно контролируется в одной из этих стран, могут быть признаны надлежащими органами этих стран в качестве национальных линий".

II0. Согласно изложенному выше определению, национальные линии могут быть признаны в качестве таковых надлежащим органом данной страны или по законам страны. Правительства развивающихся стран могут по обоснованным экономическим причинам ограничивать число национальных судоходных линий, которые признаются в качестве таковых в целях Кодекса. Такие правительства могут пожелать предусмотреть признание конкретных национальных судоходных линий надлежащим органом в соответствии с установленными критериями.

III. Желательно, чтобы в национальном законодательстве или постановлениях четко определялись критерии, которым должны удовлетворять национальные судоходные линии, стремящиеся получить признание в качестве таковых. В этой связи правительства могут считать, что привилегии и права, вытекающие из назначения в качестве "национальной судоходной линии", должны уравниваться соответствующими обязательствами. Такие обязательства могут включать условия, касающиеся регистрации судов линии под национальным флагом и найма в судовую команду граждан данной страны, с тем чтобы действительно можно было осуществлять "эффективный контроль", о котором говорится в определении I2/.

II2. Помимо критериев для определения того, что линия имеет свой главный орган управления и эффективно контролируется в данной стране, правительство может также на основе соответствующего предписания устанавливать такие другие условия, которые оно считает необходимыми. Возможно также включение положения об установлении дополнительных условий или отмене существующих условий на основании последующих постановлений надлежащего органа. Может также предусматриваться положение об объявлении в печати названий национальных судоходных линий.

II3. Признание в качестве национальной судоходной линии может быть общим для всех линейных конференций, которые обслуживают торговлю Договаривающейся стороны и на которые распространяется действие Кодекса, или же оно может носить географически конкретный характер, касаясь одной или нескольких конференций.

II4. В заключение к вопросу о национальных судоходных линиях можно отметить, что в содержащемся в Кодексе определении конкретно упоминается "перевозчик, эксплуатирующий суда", хотя его флот, согласно пункту 2 статьи I, может включать "фрахтованный тоннаж". В современных условиях, когда на некоторых направлениях коммерчески рентабельными могут быть только большие контейнерные суда, национальная судоходная линия данной страны может сделать вывод, что коммерчески наиболее приемлемым вариантом может быть осуществление деятельности в качестве оператора, занимающегося исключительно фрахтованием судовых отсеков, при фрахте необходимой кубатуры у другой линии или консорциума линий. Страны, которые предусматривают такую ситуацию, могут счесть целесообразным четко оговорить в национальном законодательстве, что судоходные линии, эксплуатирующие только фрахтуемые судовые отсеки, а не целые суда, имеют право на признание в качестве национальных судоходных линий в целях Кодекса, хотя у "надлежащего органа" может возникнуть необходимость в установлении некоторых конкретных критериев. В этой связи для отыскания приемлемого решения может быть целесообразным проведение консультаций и переговоров с соответствующей конференцией (конференциями).

D. Признание грузоотправителей и организаций грузоотправителей

II5. В соответствии с положениями статьи II Кодекса организации грузоотправителей, представители грузоотправителей и, когда это практически возможно, грузоотправители имеют право проводить с конференциями консультации по вопросам, представляющим взаимный интерес.

II6. Вместе с тем, в ситуации, когда имеется несколько представительных органов грузоотправителей, возможно специализированных органов, представляющих группы по

конкретным товарам, каждый из которых желает участвовать в консультациях, и когда отдельные грузоотправители также желают принять участие в консультациях, может возникнуть вопрос о практической целесообразности этого. В таких обстоятельствах вопрос о практической или иной целесообразности консультаций с конкретными организациями грузоотправителей или отдельными грузоотправителями может решаться конференциями в одностороннем порядке. С целью предупреждения такого одностороннего решения вопроса конференциями в национальном законодательстве может быть предусмотрено, что соответствующий надлежащий орган назначает по своему решению те организации грузоотправителей и тех отдельных грузоотправителей, которые имеют право на консультации с конференциями. Для соответствующего надлежащего органа могли бы быть созданы административные структуры для урегулирования любых разногласий, которые могут возникнуть между различными кругами грузоотправителей.

II7. В случае принятия решения о назначении отдельных грузоотправителей и представительных органов грузоотправителей в целях проведения консультаций в соответствии со статьей II критерии, которые должны устанавливаться для таких целей, могут быть изложены соответствующим надлежащим органом в правилах, разработанных на основании национального законодательства. В противном случае, решение вопроса о назначении может быть полностью оставлено на усмотрение соответствующего надлежащего органа.

II8. В странах, в которых экспедиционные агентства играют важную роль в укрупнении фрахта и/или в обработке грузов от имени многочисленных мелких грузоотправителей, может возникнуть необходимость включения в национальное законодательство положения о том, что такие экспедиционные агентства имеют право становиться членами организаций грузоотправителей и что ассоциации экспедиционных агентств имеют право участвовать в консультациях с линейными конференциями.

II9. В случае, если организации грузоотправителей субрегиона в целях проведения консультаций с конференциями на региональной основе создали региональный орган, такой как федерация советов грузоотправителей, желательно, чтобы в национальное законодательство было включено положение о том, что национальные организации грузоотправителей делегируют таким региональным органам право выступать от их имени на консультациях с конференциями в соответствии со статьей II Кодекса и что соглашения, заключенные региональными органами с конференциями, имеют обязательную юридическую силу для национальных организаций грузоотправителей.

I20. Аналогичным образом в национальном законодательстве, при необходимости, должно ясно предусматриваться участие региональных межправительственных комитетов, представляющих ряд правительств, в консультациях с конференциями, проводимых на региональной основе.

Е. Направление конференциальных соглашений надлежащим органам

I21. В статье 6 Кодекса предусматривается, что "все конференциальные соглашения, соглашения о пулах, о распределении портов обслуживания и числа отходов судов и поправки к ним или другие непосредственно относящиеся к ним и влияющие на них документы, предоставляются по их просьбе надлежащим органам стран, торговля которых обслуживается конференцией, и стран, судоходные линии которых являются членами конференции". Содержание конференциальных соглашений, указываемых выше, будет показывать, соблюдают ли конференции положения Кодекса или нет (см. статью 22). Правительства Договаривающихся сторон могут пожелать обеспечить, чтобы в таких соглашениях содержались все положения, необходимые для эффективного осуществления Кодекса, и не имелось положений, противоречащих положениям Кодекса. В связи с этим в национальном законодательстве может ясно предусматриваться, что соглашения, о которых говорится в статье 6, направляются надлежащим органам, независимо от того, были ли они ими запрошены или нет. Кроме того, в законодательстве могут содержаться положения, предусматривающие, что положения

конференциальных соглашений, не соответствующие требованиям Конвенции, могут быть объявлены недействительными в той степени, в которой они несовместимы с Кодексом. Аналогичные положения могут применяться по отношению к участию в перевозках и соглашениям о лояльности.

I22. Следует отметить, что требование об обязательном направлении может применяться только к конференциям, обслуживающим торговлю данной Договаривающейся стороны. В случае, если судоходная линия Договаривающейся стороны, представляющая третью страну, является членом конференции, обслуживающей внешнюю торговлю между двумя другими странами, которые являются Договаривающимися сторонами, с соответствующей конференцией необходимо, если это является желательным, заключить соглашение о регулярном направлении ей соответствующих конференциальных соглашений.

F. Направление ежегодных докладов

I23. В статье 10 содержится требование о том, чтобы конференции ежегодно представляли организациям грузоотправителей доклады о своей деятельности. Такие ежегодные доклады предоставляются надлежащим органам стран, торговлю которых обслуживает данная конференция, по их просьбе. Договаривающиеся стороны могут предусмотреть, что предоставление таких ежегодных докладов их надлежащим органам является обязательным.

I24. Вопрос о содержании таких ежегодных докладов должен согласовываться между соответствующими конференциями, организациями грузоотправителей и надлежащими органами с учетом положений статьи 10 Кодекса.

G. Предоставление правомочий конференциям и организациям грузоотправителей

I25. В статье 26 Кодекса содержится требование о предоставлении Договаривающимися сторонами конференциям и организациям грузоотправителей таких правомочий, которые являются необходимыми для применения положений Кодекса, касающихся урегулирования споров. В частности, в национальном законодательстве должно предусматриваться, что:

- конференция или организация грузоотправителей может возбудить процесс как сторона или быть указана как сторона в процессе в ее коллективном качестве;

- любое уведомление конференции или организации грузоотправителей в ее коллективном качестве является также уведомлением каждому члену такой конференции или организации грузоотправителей.

I26. В том, что касается правомочий организаций грузоотправителей, то, если организации грузоотправителей уже обладают юридически корпоративным статусом, никаких дополнительных мер принимать не требуется. Если это не так, в национальном законодательстве должно быть положение, ясно выраженным образом наделяющее организации грузоотправителей полномочиями выступать в качестве одной из сторон в судебном разбирательстве. Может возникнуть потребность и в дополнительном положении, регулирующем ответственность членов таких организаций в отношении обязанностей, лежащих на самой организации, в частности связанных с судебными издержками, а также любыми штрафами или решениями о денежных выплатах.

I27. Линейные конференции, учитывая характер их организации, обычно не имеют юридически корпоративного статуса. В связи с этим Договаривающимся сторонам надлежит на основе национального законодательства наделять правомочиями конференции, обслуживающие национальную торговлю. С тем чтобы придать юридическим обязанностям конференций в коллективном плане обязательную силу, действительную для всех линий-членов конференции, могут потребоваться положения, аналогичные предложенным выше в отношении организаций грузоотправителей. В целях такого законодательства

может возникнуть потребность в том, чтобы конференции, участвующие в перевозках между Договаривающейся стороной и другими Договаривающимися сторонами, регистрировали в соответствующем надлежащем органе свои названия, адреса, список членов и фамилии руководства конторы конференции, причем дополнительно должно предусматриваться, что надлежащий орган публикует такую информацию.

H. Приоритет процедуры примирения над другими средствами правовой защиты, предусмотренными национальным законодательством

I28. Национальным законодательством большинства стран предусматриваются средства для урегулирования споров между коммерческими сторонами, причем даже в случае, если одна из сторон не относится к данной стране. В пункте 3 статьи 25 Кодекса предусматривается, что международное обязательное примирение, если к нему прибегают, будет иметь приоритет над средствами урегулирования, предусмотренными национальным правом. В национальном законодательстве должен четко устанавливаться такой приоритет, как это предусмотрено в пункте 3 статьи 25, и в нем должно содержаться положение о приостановлении проводимого разбирательства в соответствии с национальным законодательством, если ответчик желает прибегнуть к процедуре международного обязательного примирения. Если рекомендация примирителей отвергнута одной из сторон, в некоторых случаях может быть уместно вернуться к средствам урегулирования, предусмотренным национальным правом, и эта позиция может быть ясно выраженным образом оговорена в законодательстве.

I29. Если в рамках урегулирования спора примирители выработали рекомендацию и эта рекомендация была принята заинтересованными сторонами, для обеспечения выполнения этой рекомендации требуется соответствующая процедура. В национальном законодательстве должны указываться суд или другой компетентный орган, в который может быть подано заявление об обеспечении выполнения этой рекомендации. Процедуры, которые должны применяться по таким заявлениям, могут быть подробно изложены в законодательстве или в последующих постановлениях, принятых на основании законодательного акта.

I30. Когда в результате примирения решение выносится в отношении конференции, должно иметься юридическое положение об исполнении такого решения в отношении всех конференциальных линий соразмерно их индивидуальной ответственности и независимо от того, является ли любая конкретная линия-член национальным образованием Договаривающейся стороны или нет.

I31. Также должно быть юридическое положение о том, что суды не признают рекомендацию и не приводят ее в исполнение, если на такую рекомендацию повлиял любой из факторов, упомянутых в подпунктах а) - d) пункта 2 статьи 39, а именно факторы, связанные с ограничением дееспособности, обманом, принуждением, публичным порядком или несоответствием состава примирителей или примирительной процедуры. Если затронутая часть рекомендации может быть выделена, как об этом говорится в пункте 3 статьи 39, остальная часть может быть признана и приведена в исполнение.

I. Национальный механизм урегулирования споров

I32. В пункте 2 статьи 23 Кодекса предусматривается, что "споры между судоходными линиями одного и того же флага, а также между организациями, принадлежащими к одной и той же стране, разрешаются в рамках национальной юрисдикции этой страны, если только это не создает серьезных трудностей в выполнении положений настоящего Кодекса".

I33. В зависимости от правовой системы, установленной в данной стране, Договаривающаяся сторона может предоставлять судоходным линиям, организациям грузоотправителей и грузоотправителям право обращаться в национальные суды для урегулирования

таких споров. В национальном законодательстве или последующих постановлениях должны указываться категории споров, которые могут передаваться для урегулирования в национальные суды или надлежащие органы.

J. Представители конференций на местах

I34. В статье 2I Кодекса предусматривается, что конференции учреждают местное представительство во всех обслуживаемых ими странах, за исключением случаев, когда по практическим соображениям вопреки этому представительство может быть создано на региональной основе. В связи с тем, что наличие представителя конференции на местах может в значительной степени содействовать проведению консультаций и поддержанию гармоничных отношений между грузоотправителями и конференциями, Договаривающиеся стороны могут в некоторых случаях пожелать обязать конференции назначать представителей на местах.

K. Поправки к Кодексу в соответствии со статьями 5I и 52

I35. В статье 5I предусматривается, что Договаривающиеся стороны могут предлагать поправки к Кодексу. В зависимости от правовой системы страны может возникать необходимость в том, чтобы такие предложенные поправки направлялись законодательным органам для информации или представлялись законодательным органам на утверждение до того, как они приобретут юридически обязательную силу для данной Договаривающейся стороны. В национальном законодательстве должно предусматриваться, что такие предложенные поправки рассматриваются в соответствии с национальной правовой практикой и что те поправки, которые были приняты и впоследствии вступили в силу, включаются в законодательство страны.

I36. Также необходимо оговорить вопросы рассмотрения и возможного принятия и осуществления поправок, принятых на конференции по обзору, проводимой в соответствии со статьей 52.

L. Назначение примирителей

I37. В статье 30 Кодекса предусматривается учреждение международной группы примирителей. В пункте 2 статьи 30 конкретно предусматривается, что "каждая Договаривающаяся сторона может в любое время назначить членов Группы в количестве до 12 человек и сообщает их фамилии регистратору". Такие назначения могут производиться в более короткие сроки, если в национальном законодательстве предусматривается рассмотрение данного вопроса надлежащим органом.

Часть вторая

ПРИМЕНЕНИЕ КОНКРЕТНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ КОДЕКСА

Глава IX

ЧЛЕНСТВО В КОНФЕРЕНЦИЯХ

I38. В "открытых" конференциях типа, характерного для Соединенных Штатов, любая линия, имеющая возможность и намерение обеспечивать регулярное линейное обслуживание, которая соглашается соблюдать внутреннее конференциальное соглашение, имеет право быть принятой в конференцию. Вместе с тем, в "закрытых" конференциях право приема в члены не предусмотрено, и решение о приеме новой линии принимается имеющимися членами, которые могут действовать на основе комплекса четко установленных критериев или не принимать их во внимание. Применяемые критерии и мотивы принимаемых решений считаются конфиденциальными внутренними вопросами конференции.

I39. Хотя в определении линейной конференции, содержащемся в Кодексе, не проводится различия между "открытыми" и "закрытыми" конференциями, он в первую очередь касается "закрытых" конференций. В случае национальной судоходной линии, которая имеет право на членство в конференциях, обслуживающих торговлю ее страны, вопрос о признании решается национальными органами и на усмотрение конференции оставляется лишь вопрос о "возможности и намерении". Таким образом, конференции являются "открытыми" для всех линий, которые преодолели барьер признания в качестве национальных линий и которые стремятся осуществлять свою деятельность в рамках их национальной торговли. В случае судоходных линий третьих стран критерии для приема в члены аналогичны критериям, которые применялись "закрытыми" конференциями в прошлом, при двух основных отличиях, а именно:

- критерии публикуются; и
- предусматривается право обращения в независимый трибунал в случае отказа в приеме в члены, мотивы которого должны указываться.

A. Определения

I40. Существенно важными элементами содержащегося в Кодексе определения национальной судоходной линии являются следующие:

- это перевозчик, эксплуатирующий суда;
- она имеет свой главный орган управления и эффективно контролируется в данной стране; и
- она признается в качестве национальной судоходной линии надлежащим органом этой страны или по ее законам.

Далее в определении охватывается случай, касающийся совместного предприятия, который может иметь значение в конкретных обстоятельствах, но который не влияет на принцип, лежащий в основе определения. Следует отметить, что собственно владение судами не обязательно, поскольку эксплуатация судов является достаточным условием. В случае национальной судоходной линии, которая является оператором, фрахтующим исключительно судовые отсеки, для определения ее права на членство в конференции может потребоваться проведение переговоров надлежащего органа этой страны с соответствующей конференцией I3/.

I41. Преимущественным условием, которое содержится в определении, является признание линии надлежащим органом этой страны или по ее законам. Таким образом, именно соответствующее законодательство или правительство данной страны определяют, имеет ли данная линия свой главный орган управления и находится ли она под эффективным контролем в данной стране или нет (о чем ясно свидетельствует содержащееся в определении выражение "в качестве такой линии"). Решение принимается не конференцией. В этой связи можно отметить, что, согласно постановлению Совета ЕЭС № 954/79 от 15 мая 1979 года, в том, что касается тех государств-членов ЕЭС, которые стали Договаривающимися сторонами, судоходные линии, принадлежащие одной и той же стране, определяют на основе коммерческих переговоров, которая из них может участвовать в любой конференции в качестве национальной судоходной линии I4/.

I42. Ясно, что каждая Договаривающаяся сторона, применяя любые соответствующие процедуры, должна обеспечивать правовую основу для признания судоходных линий в качестве национальных судоходных линий и определять то, в каких перевозках каждая из них может участвовать. Критерии признания могут предусматриваться национальным законодательством, и в таком случае процесс признания представляет собой чисто административную процедуру; или же вопрос о признании может решаться надлежащим органом в каждом случае отдельно I5/.

I43. Определение судоходной линии третьей страны согласно Кодексу является простым: это перевозчик, эксплуатирующий суда в перевозках между двумя странами, национальной судоходной линией которых он не является. Это определение означает, что судоходная линия данной страны, которая, однако, не признана в качестве национальной судоходной линии по закону или правительством данной страны, в целях Кодекса может рассматриваться в качестве линии третьей страны даже в ее внутренних перевозках.

В. Членство национальных судоходных линий

I44. В пункте I статьи I говорится, что "любая национальная судоходная линия имеет право быть полноправным членом конференции, которая обслуживает внешнюю торговлю ее страны, при условии соблюдения критериев, установленных в пункте 2 статьи I". В пункте 2 статьи I предусматривается, что любая линия, подавшая заявление о приеме в члены конференции, представляет доказательства своей способности и намерения осуществлять регулярное, адекватное и эффективное обслуживание на долгосрочной основе, как определено в конференциальном соглашении, и это может включать использование фрахованного тоннажа. Следует отметить, что право использовать фрахованные суда "для выполнения своих обязательств, связанных с участием в конференции" также предусмотрено в пункте II статьи 2, и такая формулировка подразумевает, что будет допускаться только использование фрахованного тоннажа.

С. Членство судоходных линий третьих стран

I45. В Кодексе предусмотрено пять критериев, которые должны приниматься во внимание, в частности, при рассмотрении заявления о приеме в члены, полученного от судоходной линии. Эти критерии изложены в пункте 3 статьи I Кодекса.

I46. Особого упоминания заслуживает дополнение к критериям, в котором говорится, что они "не должны применяться так, чтобы препятствовать осуществлению положений относительно участия в перевозках" I6/. Как предполагается, смысл дополнения состоит в том, что критерии не должны использоваться таким образом, чтобы исключать участие линий третьих стран или делать их представительство настолько слабым, что для них будет невозможно "получить значительную часть, такую как 20% перевозок". В связи с этим это дополнение может рассматриваться в качестве предупреждения обеим группам национальных судоходных линий против стремления улаживать

внутригрупповое соперничество за распределение долей в перевозках данной страны путем их увеличения в ущерб перевозчикам от третьих стран.

D. Другие положения, касающиеся приема в члены

I47. В пункте 4 статьи I предусматривается, что решение по заявлению о приеме или повторном приеме "выносится без промедления" при оперативном информировании заявителя о принятом решении, но "не позднее шести месяцев с даты подачи заявления". В случае отрицательного решения конференция "одновременно в письменной форме сообщает причины такого отказа". Это положение является одним из немногих, в которых обязывающее "shall" используется без какого бы то ни было определения. Сроки как для национальных линий, так и для линий третьих стран установлены одинаковые, хотя это не исключает более оперативного рассмотрения заявлений национальных судоходных линий либо о приеме, либо о повторном приеме в члены, поскольку они, безусловно, должны пользоваться поддержкой других членов той же группы в конференции, если таковые имеются.

I48. В пункте 5 статьи I предусматривается, что при рассмотрении заявления о приеме в члены учитываются мнения, выраженные грузоотправителями и организациями грузоотправителей, "а также мнения надлежащих органов, если они просят об этом". В данном положении ничего не сказано о том, каким образом должны запрашиваться эти мнения. В связи с этим надлежащие органы должны решать вопрос о том, желают ли они, чтобы были запрошены их мнения относительно приема в члены, что не подразумевает, что правительство должно иметь свое мнение по каждому конкретному случаю. Если правительство желает, чтобы с ним были проведены консультации, оно должно обеспечивать, чтобы до того, как будет принято решение, конференция разработала административные положения о таких консультациях.

I49. В связи с тем, что вопросы приема и повторного приема в члены рассматриваются в пункте 4 статьи I одновременно, представляется целесообразным, чтобы на практике они рассматривались вместе в пункте 5 статьи I. В частности, более вероятно, что грузоотправители и надлежащие органы скорее подумают о целесообразности приема в члены конференции линии, которая вышла из нее или была исключена из конференции или которая функционирует в качестве "аутсайдера" или члена другой конференции, обслуживающей торговлю страны, чем о целесообразности приема в члены линии, опыта работы с которой у них не было. Особо рассматривая "обстоятельства, при которых эта линия вышла из состава конференции" (статья I, пункт 6), конференция при принятии решения по заявлению о повторном приеме может сама пожелать запросить мнения грузоотправителей и надлежащих органов.

E. Конференциальные процедуры, касающиеся приема в члены

I50. Ясно, что конференции будет необходимо предусмотреть в конференциальном соглашении четкую процедуру для рассмотрения заявлений о приеме или повторном приеме в члены в сроки, предусматриваемые Кодексом. Это не тот случай, когда обычно требуется получение каких-либо полномочий от правительства. Вместе с тем власти были бы заинтересованы в этом по четырем причинам, а именно чтобы:

- обеспечить соответствие соглашения применимым требованиям Кодекса (статья 22) в этом отношении;

- проверить отсутствие или наличие несовместимых с Кодексом положений, касающихся перевозчиков от третьих стран и их участия в перевозках;

- обеспечить включение надлежащего положения о запросе мнений грузоотправителей и надлежащих органов по вопросам приема и повторного приема в члены;

- обеспечить предоставление соглашений и "других непосредственно относящихся к ним и влияющих на них документов" (см. статью 6) надлежащим органам.

I51. В конференциальном соглашении должно также предусматриваться, что споры, касающиеся приема в члены будь то национальной линии или линии третьей страны и исключения из конференции, "которые не были разрешены путем обмена мнениями или непосредственных переговоров, передаются по просьбе любой из сторон в споре на международное обязательное примирение" (статья 23, пункт 4).

F. Санкции

I52. Один конкретный вопрос, связанный с членством, касается положения линии, которая желает выйти из конференции или которая исключается из конференции. В пункте I статьи 4 предусматривается, что линия-член "вправе - при соблюдении положений относительно выхода, которые содержатся в системах пула и/или в соглашениях о распределении грузов - освободится, не подвергаясь санкции, от условий конференциального соглашения". В пункте 2 статьи 4 предусматривается, что "после уведомления, порядок подачи которого должен быть предусмотрен в конференциальном соглашении", линия-член может быть временно лишена членства в конференции или исключена из ее состава "за серьезное упущение в соблюдении условий конференциального соглашения". В пункте 4 статьи 4 предусматривается, что при выходе или исключении из конференции "линия, которой это касается, обязана покрыть падающую на нее долю невыполненных финансовых обязательств конференции". Далее, она "не освобождается от ее собственных финансовых обязательств по конференциальному соглашению или от каких-либо ее обязательств по отношению к грузоотправителям". В пункте 6 статьи I предусматривается, что, если линия, которая вышла из состава конференции или была временно лишена членства или исключена из конференции, подает заявление о повторном приеме в члены, она "представляет доказательства выполнения своих обязательств в соответствии со статьей 4".

I53. В Кодексе в отношении линии не содержится положения о штрафах или потерях взноса при ее выходе из состава конференции. В нем не содержится также никакого требования о том, что линия должна выплачивать конференции компенсацию в связи с выходом из ее состава для возмещения любых издержек или неудобств, которые повлечет такой выход. Тем не менее, такое требование может быть включено в конференциальное соглашение, если того желают все стороны, однако при этом должен быть четко определен размер компенсации.

Глава X

УЧАСТИЕ В ПЕРЕВОЗКАХ

154. Один из главных вопросов, поднимавшихся развивающимися странами во время обсуждения Кодекса, касается эффективного участия их национальных судоходных линий в конференциях, обслуживающих их внешнюю торговлю. После приема в члены конференции национальные линии развивающихся стран зачастую обнаруживают, что выделяемые им существующими членами доли в перевозках слишком малы для экономически выгодного осуществления деятельности. Кроме того, не имелось установленного положения об увеличении таких долей, и их ограниченный размер никоим образом не мотивировался. Когда в конференции действовал пул, прием в члены конференции не обуславливал автоматического приема в члены пула, и в случае приема в его члены, доля в пуле могла быть весьма небольшой в силу отсутствия положения об увеличении долей. Хотя изменения размера долей в пуле становились с течением времени предметом переговоров между членами пула, постоянные превышающие установленную долю перевозки, которые вполне могут встречаться в случае, когда эффективно новому принятому члену выделяется небольшая доля перевозок, в целом не считались основанием для увеличения доли нового принятого члена.

155. Распределение перевозок в рамках конференции и вопрос о приеме в члены пула зачастую рассматриваются в качестве отдельных вопросов. Это означает, что, если конференция принимает какие-либо меры для контролирования или ограничения долей линий-членов в общих перевозках, это рассматривается в Кодексе как осуществление соглашения о пуле, а распределении портов обслуживания, числе отходов судов или других соглашений об участии в перевозках. Поэтому в настоящей главе рассматриваются все виды таких соглашений, хотя особый интерес проявляется к деятельности пулов. Нигде в Кодексе не содержится определения термина "пул". Было бы важно, чтобы между заинтересованными сторонами было достигнуто согласие относительно значения слова "пул" в соответствующих перевозках. Безусловно, следует отметить, что в случае взаимного согласия линий-членов конференция может осуществлять свою деятельность без какого-либо соглашения о распределении перевозок и в этом случае доли в перевозках стали бы долями на рынке, полученными в результате конкуренции. Это исключило бы конкуренцию цен, поскольку суть деятельности конференций состоит в установлении единых тарифных ставок.

A. Принцип Кодекса

156. Вопросы участия в перевозках рассматриваются в статье 2 Кодекса, в которой насчитывается 17 пунктов. В данной главе рассматриваются пункты I-4, 10, 12-15 и 17 данной статьи. Пункты 5-9, касающиеся распределения и пересмотра долей перевозок, рассматриваются в главе XI; пункт II, касающийся использования фрахтовых судов, уже был рассмотрен в главе IX; пункт I6, касающийся перевозок сверх ответственной доли и непринятия груза, рассматривается в главе XVI, пункт 248.

157. Правила применения излагаются в первых трех пунктах статьи. Они являются следующими:

- любая судоходная линия-член конференции имеет право осуществлять рейсы и принимать грузы в перевозках, охватываемых этой конференцией, и имеет право участвовать в пуле;

- если не согласовано иного, распределение долей в пуле или прав в отношении распределения портов обслуживания и числа отходов судов производится в соответствии с согласованными на международном уровне принципами, изложенными в пункте 4 статьи 2; и

- национальные судоходные линии каждой страны, независимо от числа линий, рассматриваются как единая группа судоходных линий этой страны.

I58. Два принципа, содержащиеся в пункте 4 статьи 2, которые регламентируют распределение перевозок и которые должны соблюдаться сторонами, "если они не договорились об ином", являются следующими:

- равенство прав на участие в перевозках обеих групп национальных линий; и
- право линий третьих стран "получить значительную часть, такую как 20% перевозок".

I59. Содержащееся в Кодексе положение касается прав "на участие в перевозках по фрахту и количеству грузов" (статья 2, пункт 4а). Опыт свидетельствует о том, что это двойное условие необходимо для обеспечения соответствующим линиям стимула для того, чтобы:

- принимать грузы, приносящие низкую прибыль, по причине либо низких тарифных ставок, либо высоких расходов на обработку; и
- воздерживаться от принятия мер по получению бóльшей, чем установленная, доли перевозок, приносящих бóльшую прибыль.

Это двойное условие не должно вызывать каких-либо проблем в осуществлении деятельности, если принимается хорошо продуманная и разработанная система пула.

В. Механизм распределения долей перевозок

I60. В Кодексе ничего не говорится о механизме распределения долей перевозок, однако, если принято решение создать систему распределения долей перевозок, безусловно, необходимо достигнуть четкой договоренности по некоторым вопросам. По вопросу о применении системы распределения долей перевозок необходимо принять два отдельных решения, касающихся следующего:

- какую систему следует принять; и
- каким образом выполнять связанные с этим различные административные задачи.

I61. В том числе, что касается типа систем, то традиционно конференции, в которых функционирует система распределения долей перевозок, предпочитают систему *a posteriori*, в то время как в последние годы некоторые развивающиеся страны ввели в действие систему *a priori* на основе финансируемых государством систем распределения перевозок. Можно отметить, что эти системы *a priori* были созданы до вступления в силу Конвенции.

I62. В традиционно управляемой конференцией системе *a posteriori* усилия прилагаются с целью при погрузке в максимально возможной степени выбрать выделенную долю, однако полной точности при этом не ожидается. Секретариат пула ведет учет загрузки по поступлениям по тоннажу и фрахту. По истечении заранее определенного срока между линиями производится корректировка наличных средств, причем линии, превысившие установленную для них долю, переводят линиям, не выбравшим свою долю, определенную сумму минус стандартные сборы за обработку грузов, если пулом одновременно охватываются как фрахт, так и количество грузов. В принципе, все линии оказываются в этом случае в одинаковом финансовом положении, в котором они находились бы, если бы первоначальное распределение было абсолютно правильным.

I63. При системе a priori загрузка производится в строгом соответствии с распределением долей. Система должна на основе постоянного контроля обеспечивать соблюдение установленных долей в перевозках, поскольку не предусмотрено никакой последующей корректировки поступлений между линиями. Такой системой трудно управлять, и она весьма неудобна для грузоотправителей, когда имеется большое разнообразие грузов, в отношении которых действуют различные ставки и стоимость обработки которых неодинакова, или когда задействовано много линий. Любая система a priori, при которой распределение основывается на фрахте и объеме перевозок, неизбежно ведет к диспропорциям. На направлении, на котором рейсы совершаются часто, повседневный контроль за статистическими данными может позволить устранить диспропорцию, с тем чтобы с течением времени установилось правильное распределение. Однако на направлении, на которых рейсы совершаются редко, управлять системой a priori, охватывающей как фрахт, так и объем перевозок, управлять было бы чрезвычайно трудно. При некоторых условиях возможна разработка системы, сочетающей в себе элементы a priori и a posteriori.

I64. Различные административные задачи, которые необходимо выполнять в связи с деятельностью пула, могут быть подразделены на предварительные и текущие задачи. Предварительные задачи состоят в следующем:

- определение трех групповых долей (например, 40-40-20);
- определение долей линий; и
- решение вопроса о том, кто руководит системой.

C. Определение долей

I65. Определение долей трех групп имеет основополагающее значение. Основой для этого должны служить объем текущих перевозок, однако при этом следует учитывать будущие намерения, особенно в случае, когда одна из двух групп национальных судноходных линий перевозит меньше, чем другая. Кроме того, если в данный момент в перевозках не участвуют линии третьих стран, должна быть предусмотрена возможность, чтобы они могли "получить значительную часть, такую как 20% перевозок".

I66. Невозможно привести какие-либо правила в отношении определения того, что было бы правильным или неправильным в любой ситуации. Вместе с тем необходимо решить, что должно значить выражение "такую как 20% перевозок" в конкретной ситуации в каждом виде перевозок. При этом необходимо всегда учитывать, что в Кодексе имеется положение о:

- перераспределении долей, когда одна группа линий не может или не желает полностью выбрать свою долю I7/; и

- переходном периоде, который ни в коем случае не должен превышать двух лет между началом и завершением применения соглашений о распределении перевозок (статья 2, пункт I0).

I67. Надлежащие органы каждой страны могут заниматься вопросом распределения национальных квот между национальными линиями в случае наличия более чем одной линии. Это не означает, что распределение между линиями должно производиться по указанию правительства; это означает, что правительства, которые взяли на себя ответственность за применение Кодекса в их перевозках и приняли необходимое в этом отношении законодательство, должны обеспечивать, чтобы распределение между линиями осуществлялось на справедливой основе, будь то путем обычных коммерческих переговоров или иным образом.

D. Кто руководит системой

I68. Руководство распределением долей перевозок является частью общей административной структуры, необходимой для применения Кодекса. В Кодексе косвенным образом предполагается, что руководить системой распределения долей перевозок будут конференции. В качестве альтернативы по взаимному согласию заинтересованных сторон может быть разработан механизм распределения, который включает внешнее образование, такое как "нейтральный орган". Важно, чтобы эта система выполняла четыре функции, а именно:

- обеспечивала распределение долей перевозок в соответствии с программными решениями;
- делала это, не создавая препятствий или неудобств для перевозок;
- обеспечивала, чтобы грузу, который "исключается" из следующего рейса в связи с квотой, было отдано предпочтение и чтобы он был доставлен в пункт назначения в необходимое время;
- осуществляла свою деятельность при минимальных издержках.

I69. В некоторых развивающихся странах на советы грузоотправителей возложена ответственность за руководство системами распределения перевозок. Однако представляется, что вовлечение органов, которым поручено защищать интересы грузоотправителей, в обстановку противоречий и проблем, которые могут возникать в связи с распределением долей перевозок, может привести к серьезному столкновению интересов.

I70. Многие конференции или соглашения о фрахте или ставках значат немногим более, чем соглашения об отходах судов с функцией установления тарифных ставок, когда всем руководит одна линия-член. Такие конференции могут быть неспособны руководить системой распределения перевозок. Вместе с тем, как представляется, конкретные административные задачи, возлагаемые на конференции в соответствии с Кодексом, диктуют необходимость перестройки деятельности многих конференций с целью применения положений Кодекса. Такая перестройка могла бы затронуть и соглашения о распределении грузов.

E. Другие формы распределения долей перевозок

I71. В статье 2 большей частью говорится о распределении долей перевозок в рамках пула, однако при этом четко дается понять, что критерии для распределения и пересмотра долей перевозок применяются в тех случаях, когда при отсутствии пула существует соглашение о распределении портов обслуживания, числе отходов судов и/или о другой форме распределения перевозок" (статья 2, пункт I2). Вместе с тем следует признать, что контроль за числом отходов судов или количеством судов, которые могут быть поставлены на стоянку в порт обслуживания, отличается от конкретного контроля за количеством перевозок "по фрахту и количеству грузов". Такие соглашения могут обеспечивать возможность получения доли перевозок или участия в перевозках, но они не могут предоставлять права на участие в соответствии с какой-либо математической формулой. В рамках таких соглашений обычно не имеется системы контроля за приемкой грузов, хотя и осуществляется контроль за числом и частотой отходов судов и иногда - за грузоподъемностью и скоростью судов. В то же время в рамках таких соглашений по сравнению с пулами конкуренция между линиями, обслуживающими потребителей, является более острой.

I72. Предусмотрено, что, когда не имеется соглашений о пуле или другого соглашения, любая группа национальных судоходных линий может потребовать, чтобы были введены в действие соглашения о пуле или регулирование числа отходов судов, с тем

чтобы обеспечить "возможность этим линиям пользоваться в значительной степени теми же правами участия в перевозках", которыми они пользовались бы согласно положениям пункта 4 статьи 2. Конференция решает этот вопрос по получении соответствующей просьбы, однако, если обе группы национальных судоходных линий достигли согласия, они "имеют большинство голосов при решении вопроса об учреждении такого пула или о регулировании числа отходов судов" (статья 2, пункт I3).

I73. В случае, если обе группы национальных судоходных линий не могут достичь договоренности относительно учреждения пула, они могут потребовать регулирования числа отходов судов. Если согласия не достигнуто, "спор разрешается в соответствии с процедурами, установленными в настоящем Кодексе" (статья 2, пункт I4). Следует отметить, что только в отношении этого конкретного случая разногласий между группами национальных судоходных линий на обоих концах направления относительно распределения долей перевозок в Кодексе предусматривается определенная роль для надлежащих органов, которые "могут обсудить этот вопрос, если они того пожелают, и сообщить свое мнение заинтересованным сторонам для их рассмотрения" (статья 2, пункт I4). Общая презумпция состоит в том, что такие вопросы будут решаться заинтересованными линиями в рамках конференции. Линии третьих стран "могут также просить о введении соглашений о пуле или о распределении числа отходов судов" (статья 2, пункт I5).

I74. Вопросы, рассмотренные в предшествующих пунктах, не являются вопросами, которые обязательно непосредственно затрагивают правительство, за исключением случая, когда между группами национальных судоходных линий на обоих концах направления наблюдаются разногласия. Вместе с тем важно, чтобы в конференциальном соглашении, когда это необходимо, предусматривались как система полного пула, так и другие формы соглашений о распределении перевозок.

F. Охватываемые грузы

I75. Что касается конференции, на которую не распространяются положения Кодекса (например, в перевозках между государствами, не являющимися Договаривающимися сторонами), то по взаимной договоренности между линиями из распределения долей перевозок могут исключаться некоторые категории грузов. Например, правительственные грузы могут резервироваться для национальных линий соответствующих стран. Вместе с тем, в том, что касается конференций, на которые распространяется действие Кодекса, распределение долей перевозок будет действовать в отношении всех грузов "за исключением военного снаряжения для целей национальной обороны" (статья 2, пункт I7).

I76. Как было указано в пункте I7 статьи I, следует принимать во внимание, что, по мнению ряда развивающихся стран, выражение "всех товаров", содержащееся в пункте I7 статьи 2, касается всех линейных грузов, перевозимых в рамках соответствующих перевозок, включая грузы, перевозимые неконференциальными судами. В связи с тем, что другие страны не согласны с таким толкованием, этот вопрос необходимо рассмотреть на международном уровне, в частности на Конференции по обзору, которую намечено провести в 1988 году.

I77. Положения пункта I7 статьи 2 могут вызывать определенные трудности и в связи с грузами, перегружаемыми с одного судна на другое, и грузами стран, не имеющих выхода к морю. Как было предложено в пунктах 22-24 главы I, национальные судоходные линии и/или правительства заинтересованных стран должны стремиться устранить эти трудности на основе консультаций с соответствующими конференциями.

Глава XI

ПЕРЕСМОТР И ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОЛЕЙ ПЕРЕВОЗОК

A. Положения Кодекса

I78. В статье 2 Кодекса предусматриваются правила, охватывающие три случая перераспределения, а именно:

- у одной из стран, перевозки которой осуществляются конференцией, не имеется национальных судоходных линий, участвующих в этих перевозках (статья 2, пункт 5);

- национальные судоходные линии одной страны решают не использовать полностью свою долю перевозок (статья 2, пункт 6); и

- ни у одной из двух стран не имеется национальных судоходных линий, участвующих в перевозках (статья 2, пункт 7).

При незначительных различиях в формулировке каждого случая в Кодексе предусматривается перераспределение нереализованных перевозок между линиями, участвующими в перевозках, "пропорционально их соответствующим долям". В этой связи можно отметить, что национальная группа, которая не использует полностью свою долю, лишена права участия в решении вопроса о перераспределении той части перевозок, которые она не может осуществить.

B. Переходный период и пересмотр долей

I79. В пункте I0 статьи 2 предусматриваются:

- применение положений о перераспределении перевозок "как можно скорее"; и

- переходный период с момента начала применения данной статьи до завершения ее применения, "который ни в коем случае не должен быть более двух лет, принимая во внимание особые обстоятельства каждого из соответствующих направлений перевозок".

I80. В пункте 9 статьи 2 предусматривается периодический пересмотр соглашений о пуле или распределении долей перевозок через промежутки времени, которые должны быть обусловлены в этих соглашениях. Здравый смысл подсказывает, что первоначальное распределение долей должно устанавливаться по крайней мере на согласованный переходный период, в течение которого пересмотр не производится.

I81. Периодический пересмотр долей производится "в соответствии с критериями, которые должны быть указаны в конференциальном соглашении". Для предупреждения возникновения проблем, касающихся национальных долей стран, в случае, когда один перевозчик постоянно не использует полностью свою долю, может потребоваться включение в конференциальное соглашение соответствующих критериев, предусматривающих корректировку долей двух других групп перевозчиков.

C. Пересмотр долей третьих стран

I82. В пункте 3 статьи I предусматривается, что критерии в отношении приема линий третьих стран "не должны применяться так, чтобы препятствовать" осуществлению положений статьи 2, касающейся участия в перевозках. В отношении пункта 4b статьи 2 (в котором используется слово "shall") это, безусловно, должно означать, что с самого начала и даже в случае, если в перевозках не участвуют линии третьих стран,

должно быть предусмотрено предоставление таким линиям возможностей "получить значительную часть, такую как 20%" перевозок. Если даже они уже не перевозят такую часть, она должна быть прежде всего передана группе линий третьих стран и уже затем, при необходимости, перераспределена. При первом пересмотре долей в зависимости от критериев, установленных в конференциальном соглашении, доля третьих стран может быть сокращена или даже сведена к нулю, если ни одна линия третьих стран не была принята в члены конференции или имеющиеся линии третьих стран не увеличили объем своих перевозок. Однако первоначально за линиями третьих стран должна быть зарезервирована конкретная "значительная часть" и должно быть предусмотрено, что национальные судоходные линии на обоих концах направления отказываются от части своей доли в обусловленном размере, если линии третьих стран принимаются в члены конференции.

D. Неучастие национальных линий в перевозках

I83. Если у страны не имеется национальных линий, участвующих в перевозках, их доля перераспределяется между линиями, участвующими в перевозках, пропорционально их соответствующим долям. Если у обеих стран не имеется национальных линий, участвующих в перевозках, их доли распределяются между участвующими линиями-членами третьих стран путем коммерческих переговоров между этими линиями. Следует отметить, что для такой ситуации в Кодексе не предусмотрено положения, согласно которому правительство Договаривающейся стороны должно определять, какие линии получают долю ее национальных линий.

E. Перераспределение по взаимной договоренности

I84. После завершения процедур распределения и перераспределения "национальные судоходные линии региона на одном конце направления перевозок... могут перераспределить выделенные им доли перевозок между собой путем взаимной договоренности" (статья 2, пункт 8). Такое перераспределение не затрагивает распределения между тремя группами на конференциальном уровне. Это предусматривает, что в рамках любой конференции, охватывающей несколько стран на обоих концах направления, обслуживание может быть рационализировано на основе перераспределения перевозок между линиями. В том, что касается стран, обслуживаемых конференциями, которые также обслуживают и другие прилегающие страны, всегда необходимо принимать во внимание возможность регионального перераспределения долей перевозок. Возможности для регионального сотрудничества в этом контексте рассматриваются в главе VII.

Глава XII

САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ

А. Положения Кодекса, касающиеся регулирования

185. В пункте I статьи 5 предусматривается, что конференция "принимает и обновляет примерный, но по возможности исчерпывающий перечень действий, считающихся злоупотреблениями и/или нарушениями конференциального соглашения...". Также предусматривается, что конференция создает "эффективный механизм саморегулирования", однако о характере такого механизма ничего не говорится. В пункте 2 статьи 5 указано, что конференции "вправе рассчитывать на всестороннее сотрудничество грузоотправителей и организаций грузоотправителей в интересах борьбы против злоупотреблений и нарушений".

186. Наиболее важным элементом саморегулирования является определение злоупотреблений. Хотя положение об исчерпывающем перечне является полезным, необходимо, чтобы оно сочеталось с конференциальным соглашением, в котором содержались бы широкие позитивные нормы надлежащего поведения линий-членов, начинающиеся с общего призыва к надлежащему поведению. Необходимо учитывать, что перечень конкретных злоупотреблений может подразумевать, что все то, что не упомянуто в перечне, не является злоупотреблением. Вместе с тем, примерный перечень злоупотреблений, который следует рассматривать одновременно с перечнем позитивных норм надлежащего поведения, мог бы иметь большую силу.

187. Вторым важным элементом является механизм, необходимый для выявления злоупотреблений и нарушений и информирования о них. Необходимо, чтобы административная структура, которая должна быть создана для применения Кодекса, включала соответствующие положения, касающиеся саморегулирования.

В. Положения Кодекса о наказании нарушителей

188. Хотя саморегулирование является традиционным способом регулирования поведения линий-членов, системе и выносимым наказаниям также традиционно не хватало гласности. Кодекс нарушает традицию именно в том, что в нем упор делается на гласность. В этом отношении в статье 5 содержится три важных положения.

189. В пункте Ia статьи 5 предусматривается, что санкции должны быть четко установленными и "соразмерными" серьезности соответствующих злоупотреблений или нарушений. Затем в подпункте b) предусматриваются "рассмотрение и беспристрастная проверка способа урегулирования претензий" "лицом или органом, не связанным с какой-либо из судоходных линий-членов конференции или их филиалами". Включение слова "филиалов" в подпункте b) является важным, и необходимо, чтобы оно сохранялось при любом воспроизведении данного положения в конференциальном соглашении. В-третьих, в подпункте c) предусматривается уведомление надлежащих органов о существовании претензии и о принятых по ней мерах.

190. Спор, касающийся исключения линии-члена, может быть передан на международное обязательное примирение (статья 23, пункт 4), однако в отношении других споров в пункте 1b статьи 5 предусматривается "рассмотрение и беспристрастная проверка" лицом или органом, не связанным ни с одной из линий-членов конференции. Желательно, чтобы надлежащие органы согласовывали с конференциями способы проведения такой беспристрастной проверки, а также формы уведомления о принятых мерах в соответствии с пунктом 1c статьи 5.

Глава XIII

КОНСУЛЬТАЦИИ

A. Положения Кодекса

I91. В стремлении укрепить процедуры консультаций и сделать их более эффективными в Кодексе закрепляется эта система и для всех сторон предусматривается обязательный характер применения установленного механизма. Пункт I статьи II начинается следующими словами: "... проводятся консультации по вопросам, представляющим взаимный интерес". Такие консультации проводятся по просьбе одной из групп уполномоченных сторон, в число которых входят конференция, организации грузоотправителей, представители грузоотправителей и, когда это практически возможно, грузоотправители.

I92. Настоящая глава посвящена рассмотрению четырех тем, затронутых в статье II, а именно:

- цели консультаций;
- роль правительства;
- участвующие стороны; и
- организационные мероприятия.

B. Цели консультаций

I93. В пунктах 2 и 3 статьи II излагается всесторонний перечень вопросов, которые могут являться предметом консультаций. Это все вопросы, которые имеют отношение к стоимости, адекватности и эффективности линейных услуг и которые часто вызывают также споры между конференциями и грузоотправителями. Перечень вопросов, изложенных в статье II, может быть дополнен на основе взаимной договоренности между заинтересованными сторонами, а также по просьбе надлежащих органов.

I94. В пункте 6 статьи II говорится, что при проведении консультаций стороны:

- прилагают все возможные усилия для обеспечения соответствующей информацией, своевременного проведения обсуждений и для выяснения вопросов;
- учитывают мнения и проблемы каждой из сторон " с целью нахождения решения соответствующих проблем" и стремятся "к достижению соглашения, совместимого с их коммерческой жизнеспособностью".

I95. Если, несмотря на усилия всех сторон, соглашения достичь невозможно, в Кодексе предусматривается, что принимает решение конференция при условии использования международного обязательного примирения. В пункте 4 статьи 23, содержащем перечень категорий споров, которые могут быть переданы на международное обязательное примирение, говорится о четырех вопросах, которые имеют основополагающее значение для отношений между конференциями и грузоотправителями. Это следующие вопросы:

- общее повышение фрахтовых ставок;
- надбавки;
- изменения фрахтовых ставок или введение валютного коэффициента корректировки вследствие изменений валютного курса; и

- форма и условия предлагаемых соглашений о лояльности.

196. Что касается других вопросов, которые могут быть предметом консультаций, помимо перечисленных в пунктах 2 и 3 статьи II, то, если не достигнуто согласия после обмена мнениями, для грузоотправителей не предусмотрено какого-либо конкретного права прибегать к международному обязательному примирению, с тем чтобы оспорить решение конференции. Желательно, чтобы надлежащие органы совместно с конференциями и организациями грузоотправителей изучили возможности использования примирения на местах как в отношении споров, которые не могут быть переданы на международное обязательное примирение, так и в отношении споров, которые могут быть переданы на такое примирение.

197. В этой связи следует отметить, что в резолюции 3, прилагаемой к Кодексу, содержится просьба к Конференции по обзору "уделить первоочередное внимание вопросу о местном примирении, принимая во внимание мнения, выраженные Договаривающимися сторонами Конвенции о том, препятствует ли отсутствие местного примирения эффективному разрешению споров или нет, и если да, то какие вопросы следует считать вопросами, приемлемыми для разрешения на основе местного примирения, и какую процедуру следует принять для урегулирования подобных споров".

C. Роль правительства

198. В пункте I статьи II предусматривается, что "надлежащие органы имеют право участвовать по их просьбе в полной мере в консультациях, однако это не означает, что они играют роль стороны, принимающей решение".

199. Даже несмотря на то, что надлежащие органы не наделены правом участия в принятии решений, в силу своего положения они, как это было разъяснено в главе VI, могут тем не менее играть эффективную роль в выработке окончательных решений на консультациях. Некоторые вопросы, касающиеся консультаций, которые надлежащие органы могут обсуждать вместе с конференциями, также рассмотрены в главе VI.

D. Участвующие стороны

200. В пункте I статьи II указывается, что консультации проводятся "между конференцией, организациями грузоотправителей, представителями грузоотправителей и, когда это практически возможно, грузоотправителями, которые могут быть уполномочены для этой цели надлежащим образом, если он того желает". Эти стороны могут обращаться с просьбой о проведении консультаций. Надлежащие органы имеют право по их просьбе участвовать в консультациях, однако они не имеют права обращаться с просьбой о проведении консультаций.

201. Точный смысл, который следует придавать первому предложению пункта I статьи II, и особенно тому, кто определяет практическую возможность участия отдельных грузоотправителей в консультациях, не ясен. Если надлежащий орган не вмешивается в данный вопрос, конференция может в одностороннем порядке определить, какой грузоотправитель или какая организация грузоотправителей будут иметь право участвовать в консультациях. Соответственно, надлежащие органы могут договориться с конференциями о том, какие грузоотправители и организации грузоотправителей будут иметь право участия, с тем чтобы в будущем не возникло неопределенности. Например, может быть установлено, что только организации грузоотправителей или отдельные грузоотправители, признанные надлежащим органом, будут иметь право участвовать в консультациях. Для такого признания могут быть установлены конкретные критерии 18/.

202. Вместе с тем следует отметить, что для рассмотрения некоторых конкретных вопросов было бы полезным привлечь к консультациям дополнительных участников в качестве технических экспертов со стороны грузоотправителей. Например, при рассмотрении некоторых вопросов было бы полезным участие портовых властей, в то время как при рассмотрении других – представителей таможни. В случае, касающемся страны, не имеющей выхода к морю, в консультациях также могли бы принимать участие, в зависимости от организации транзитных перевозок представители страны транзита и транзитного органа, если таковой имеется. Вероятно, необходимо, чтобы вопрос об участии таких сторон ставился и согласовывался с конференцией заблаговременно.

Е. Договоренности по организационным вопросам

203. Договоренности, необходимые для проведения консультаций, могут включать (но не ограничиваться ими) договоренности с конференцией относительно места проведения совещаний и договоренности по аналогичным вопросам. В этой связи необходимо также охватывать любые мероприятия, связанные с региональным сотрудничеством, например региональные консультации по конкретным вопросам вместо национальных консультаций.

204. Другие необходимые договоренности относятся к стороне в консультациях, представляемой грузоотправителями, и касаются как участия в процедурах консультаций, так и подготовки к консультациям. В той степени, в какой консультации проводятся на региональной основе, необходимые структуры могут быть как региональными, так и национальными. Хотя эти структуры перечисляются ниже как национальные, не следует упускать из виду целесообразность регионального сотрудничества.

205. Структуры, необходимые грузоотправителям:

- органы уполномоченных грузоотправителей и отдельные грузоотправители, которые уполномочены принимать участие в консультациях;

- каналы связи и местные подкомитеты, через которые могут запрашиваться мнения грузоотправителей по вопросам, которые должны возникнуть на консультациях, помимо мнений грузоотправителей по вызывающим озабоченность вопросам, которые могут быть должным образом включены в повестку дня консультаций;

- группа по изучению вопросов фрахта или другой соответствующий орган для создания и ведения базы данных, способной обеспечивать всестороннюю и новейшую аналитическую информацию по всем вопросам, относящимся к консультациям;

- подразделение, являющееся частью группы по изучению вопросов фрахта или действующее в рамках совета грузоотправителей и работающее в тесном сотрудничестве с группой по изучению вопросов фрахта, которое способно подготавливать необходимые справочные документы для всех заседаний на консультациях, а также регулярные доклады по вопросам, представляющим интерес для грузоотправителей.

206. Необходимо подчеркнуть жизненно важное значение наличия у грузоотправителей на консультациях новейших данных. Если представители грузоотправителей располагают недостаточными статистическими данными и недостаточно проинструктированы, чтобы вести обсуждение вопросов с представителями конференций, им приходится волей-неволей принимать данные, представляемые конференцией, не имея никакой возможности для их проверки, и, помимо этого, они могут оказаться вынужденными соглашаться также с трактованием данных конференцией. Для извлечения всех преимуществ применения Кодекса организации грузоотправителей и надлежащие органы должны взять на себя задачу контроля за надлежащим инструктированием и информированием своих представителей на всех консультациях, особенно консультациях по вопросам тарифных ставок. Это является областью, в которой региональное сотрудничество может обеспечить значительные выгоды 19/.

Глава XIV

ОСНОВОЛАГАЮЩИЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСОВ ТАРИФНЫХ СТАВОК

207. В Кодексе в его положениях, касающихся вопросов тарифных ставок, преследуется цель разрешения некоторых конкретных вопросов, наиболее важными из которых являются следующие:

- отсутствие определенных процедур для проведения консультаций до того, как вступят в силу изменения тарифных ставок;
- отсутствие каких-либо опубликованных критериев для определения тарифных ставок;
- нехватка информации, касающейся факторов доходов и издержек, лежащих в основе требования о повышении тарифных ставок;
- сроки уведомления о повышении ставок и стабильность ставок; и
- структура тарифов конференций и секретность в вопросах ставок.

208. Вопрос о консультациях между грузоотправителями и конференциями рассматривался в главе XIII. Конкретные процедуры, которые должны приниматься в отношении вопросов общего повышения тарифных ставок, надбавок и т.д., рассматриваются в главе XV. Настоящая глава касается некоторых основополагающих аспектов вопросов тарифных ставок.

A. Предусматриваемые Кодексом критерии для определения тарифных ставок

209. Три критерия, которые необходимо учитывать при определении тарифных ставок, содержатся в статье I2 вместе со вступительным замечанием.

210. Содержащиеся в замечании слова "если не предусмотрено иного", касающиеся применения критериев, нуждающихся в уточнении. Если конференция может в одностороннем порядке принять решение не учитывать критерии или заменить их другими, критерии, содержащиеся в Кодексе, утрачивают свое значение. С конференцией должна быть достигнута договоренность о том, что таким образом могут действовать только конференция и грузоотправители - участники договоренности.

211. Первый критерий ясен. Вот его полный текст: "Тарифные ставки устанавливаются на таком низком уровне, какой возможен с коммерческой точки зрения, и должны позволять судовладельцам получать разумную прибыль". Данный критерий позволяет, но не обеспечивает получение разумной прибыли; в действительности, в ходе обсуждения Кодекса слово "обеспечивать" было заменено словом "позволять", что ясно указывает на то, что его использование не является случайным. В течение какого периода судовладельцам будет позволено получать разумную прибыль? Об этом в Кодексе ничего не сказано, однако обычное толкование такого понятия в коммерческих отношениях заключается в том, что уровень прибыли должен представлять собой средний показатель за период, составляющий несколько лет. Если это принимается, то условие о коммерческой осуществимости необходимо рассматривать с той же точки зрения. Увязка временных рамок в обеих частях критерия имеет существенно важное значение.

212. Группа по изучению вопросов фрахта или другой орган, подготавливающий информацию для использования ее на консультациях по вопросам тарифных ставок, всегда при рассмотрении критериев разумности или иных аспектов уровня получаемой прибыли должны помнить, что в любом бухгалтерском отчете будут подтверждаться

только уровень издержек, фактически понесенных в рассматриваемый отчетный период, и показатели роста/сокращения по сравнению с предшествующим периодом. В нем не будут затрагиваться вопросы о том, был ли отмеченный рост издержек неизбежным, или, если он был неизбежным, то могли бы эти издержки быть поглощены или компенсированы. Такой информацией на консультациях должны располагать именно грузоотправители, что подчеркивает необходимость обеспечения организованного сбора и изучения данных.

213. Последнее соображение, касающееся первого критерия, заключается в том, что он представляет собой чрезмерно упрощенный взгляд на вопрос определения тарифных ставок, и возможно действительно трудно отыскать такую единую шкалу ставок, которая могла бы удовлетворять этому критерию. Вместе с тем, чем проще шкала тарифных ставок с точки зрения сокращения дифференциации товаров и чем меньше число различных ставок, тем меньше число перестановок, которые можно отыскать. В связи с этим советы грузоотправителей и правительства могут пожелать рассмотреть вместе с конференцией положения пункта 2 статьи 13 и попытаться добиться упрощения дифференциальных тарифов.

214. Второй критерий содержит два элемента, которые не связаны между собой. Первый из этих элементов является и сложным, и важным. Он касается исчисления эксплуатационных расходов конференций. В критерии говорится, что "эксплуатационные расходы конференций рассчитываются, как правило, по круговому рейсу судов в прямом и обратном направлениях, рассматриваемых как единое целое. В применимых случаях прямой и обратный рейсы рассматриваются отдельно". Таким образом, несмотря на использование слова "shall" положение является в значительной степени гибким, что позволяет учитывать конкретные условия данного направления перевозок.

215. Концепция кругового рейса судов включена в Кодекс для обеспечения того, чтобы грузоотправители могли видеть, как издержки, включая накладные расходы, распределяются по различным отрезкам рейса и чтобы тарифные ставки на одном отрезке рейса не устанавливались изолированно от ставок на других отрезках. Принятие специальных мер в связи с распределением издержек по различным отрезкам рейса может потребоваться в случае кругосветных рейсов, которые осуществляются только в одном направлении.

216. Второй элемент второго критерия гласит: "Тарифные ставки должны учитывать... характер грузов, взаимосвязь между весом и объемом грузов, а также их ценность". Это не вызывает проблем; конференции в настоящее время делают это.

217. Третий критерий касается поощрительных тарифных ставок, которые рассматриваются в главе XV.

В. Информация об издержках и доходах

218. С целью устранения проблем, которые вызывает для грузоотправителей на консультациях по вопросам тарифных ставок нехватка информации об издержках и доходах, в Кодексе предусматривается, что "конференция для ускорения консультаций может, а при наличии просьбы... должна, когда это практически осуществимо, представить участвующим сторонам в разумный срок до проведения консультаций доклад независимых ревизоров, имеющих хорошую репутацию, включающий сводный анализ данных, относящихся к соответствующим издержкам и доходам, которые, по мнению конференции, вызывают необходимость повышения тарифных ставок" (статья 14, пункт 3).

219. В этом положении содержится несколько вопросов существа, которые необходимо отметить:

- все стороны, имеющие право участвовать в консультациях, получают доклад, подготовленный независимыми ревизорами;

- доклад должен быть представлен "в разумный срок до проведения консультаций": это обеспечивает заблаговременное получение доклада грузоотправителями для его тщательного анализа их собственными ревизорами до начала консультаций;

- смысл выражения "сводный анализ" нуждается в четком определении, и его основные элементы должны согласовываться с конференцией; и

- именно конференция отбирает те показатели издержек и доходов, которые, по ее мнению, вызывают необходимость повышения тарифных ставок, хотя, безусловно, этот вопрос мог бы быть рассмотрен на переговорах с конференцией.

220. В том, что касается самого доклада, то в нем неизбежно будет содержаться много косвенных предположений относительно методов рассмотрения различных вопросов, включая распределение накладных расходов и других издержек по различным отрезкам кругового рейса и ориентировочный наиболее экономичный срок службы судов, используемый при расчете амортизационных отчислений. В последнем вопросе ревизоры, возможно, будут использовать правила, установленные налоговыми властями для расчета амортизационных отчислений, однако это может не соответствовать экономическим реальностям. Совету грузоотправителей, возможно, потребуется доклад его собственных ревизоров для уяснения косвенных предположений, лежащих в основе расчетов и распределения. Это вызывает две проблемы, а именно:

- для подготовки такого доклада требуется время, а предусматриваемые Кодексом сроки для проведения консультаций об общем повышении тарифных ставок просто не обеспечивают достаточного времени; и

- доклады ревизоров, имеющих хорошую репутацию, обходятся весьма дорого. Было бы более целесообразно возложить эту задачу на группу по изучению вопросов фрахта, созданную советом грузоотправителей или правительством или же ими совместно.

221. Для того чтобы сводный анализ имел смысл, он должен предусматривать оценку данных об издержках различных линий согласно степени их участия в конференциальных перевозках. Чем сложнее направления перевозок некоторых линий и чем больше число линий, входящих в конференцию, тем больше осложняется подготовка такого сводного анализа. Имеются также и другие проблемы, связанные с подготовкой сводных анализов издержек:

- отклонения показателей издержек от их среднего уровня;

- степень, в которой рост издержек может приводить к повышению цен или быть поглощено или компенсировано с помощью различных эксплуатационных методов или процедур;

- степень, в которой судоходные линии с низким уровнем издержек могут расширять свою деятельность с целью вытеснения судоходных линий с высоким уровнем издержек без увеличения собственных издержек;

- концепции усреднения доходов и изменений издержек за определенный период времени и соответствующие периоды времени, которые необходимо рассматривать.

222. С годами у конференций выработалось мышление, в значительной мере основанное на увеличении издержек, хотя в настоящее время оно проявляется не столь заметно, как раньше. В условиях господства монополий такое мышление опасно по двум причинам:

- если прибыль рассматривается как процентная добавка к издержкам, увеличение издержек ведет к росту, а не сокращению прибыли; и

- отысканию путей предотвращения того, чтобы повышение цен на затрачиваемые ресурсы приводило к повышению цен на конечную продукцию, может придаваться недостаточное значение.

С. Сроки уведомления о повышении тарифных ставок и стабильность тарифных ставок

223. "Конференция уведомляет не менее чем за 150 дней или в соответствии с региональной практикой и/или соглашением... о своем намерении произвести общее повышение тарифных ставок.." (статья I4, пункт I). В связи с тем, что здесь содержится ясная ссылка на региональную практику и/или соглашение, вопрос о сроке уведомления, который должен быть установлен на каждом направлении перевозок, должен быть четким образом рассмотрен организациями грузоотправителей и правительствами совместно с конференциями. Сроки, предложенные в Кодексе, являются длительными по сравнению с прошлой практикой, которая в лучшем случае предусматривала, как правило, 90 дней. Конференции, возможно, с трудом согласятся с каким-либо увеличением этого периода и будут стремиться к сохранению текущей практики и сроков уведомления длительностью не более 90 дней.

224. С вопросом об уведомлении связан вопрос о стабильности тарифных ставок. В пункте 9 статьи I4 предусматривается, что "если в ходе консультаций заинтересованные стороны не договорятся об ином, минимальный период между датой введения в действие общего повышения тарифных ставок и датой уведомления о последующем аналогичном повышении... должен быть не менее 10 месяцев". С учетом периода уведомления, составляющего пять месяцев, это обеспечивает "замораживание" тарифных ставок на 15 месяцев при условии постоянного соблюдения правил "о надбавках и регулировании тарифных ставок вследствие колебаний курсов иностранных валют". В случае согласования сроков уведомления, составляющих менее 150 дней, период замораживания был бы соответственно укорочен.

225. Срок замораживания тарифных ставок на 15 месяцев был установлен по просьбе развивающихся стран, которые стремятся оградить свою уязвимую экономику от неблагоприятных последствий частого повышения тарифных ставок для их чистых поступлений от экспорта. Вместе с тем идея замораживания может быть весьма непопулярной среди конференций и может стимулировать чрезмерное использование надбавок как средства гарантирования повышения доходов для членов конференций. Использование таких надбавок может привести к нестабильности тарифных ставок, тогда как развивающиеся страны нуждаются в их стабильности. Кроме того, повышение тарифных ставок, рассчитанное на более длительный период в будущем, будет больше повышения рассчитанного на более короткий период.

Д. Структура тарифов конференций и секретность в вопросах тарифных ставок

226. В пункте 2I4, выше, уже говорилось об упрощении конференциальных тарифов. В статье 9 предусматривается, что "тарифы, относящиеся к ним условия, правила и любые поправки к ним предоставляются по разумной цене грузоотправителям, организациям грузоотправителей и другим заинтересованным сторонам по их просьбе и должны быть доступны для ознакомления в конторах судоходных линий и их агентов". Надлежащие органы и организации грузоотправителей, возможно, пожелают зарегистрировать такую просьбу в своих отношениях с конференцией как постоянно действующую. Группа по изучению вопросов фрахта также может быть включена в список тех, кто имеет право на получение документов.

Глава XV

ПРОЦЕДУРНЫЕ АСПЕКТЫ ПРЕДЛОЖЕНИЙ О ПОВЫШЕНИИ ТАРИФНЫХ СТАВОК,
НАДБАВКАХ И ПООЩРИТЕЛЬНЫХ ТАРИФНЫХ СТАВКАХ

227. Главные, основополагающие вопросы, которые поднимаются в статьях I4, I5, I6 и I7, такие как доклад независимых ревизоров и замораживание тарифных ставок, уже рассматривались в предыдущей главе. Настоящая глава касается процедурных аспектов этих статей.

A. Общее повышение тарифных ставок

228. Два вопроса в статье I4 заслуживают особого внимания, а именно: установленные сроки и вопрос о повышении тарифных ставок на ключевые товары.

229. Сроки действий, предлагаемые в Кодексе, являются следующими:

- конференция уведомляет не менее чем за 150 дней о предлагаемом повышении тарифных ставок (статья I4, пункт I);
- просьба о проведении консультаций по этому предложению может быть подана в течение согласованного срока (статья I4, пункт 2), предположительно не превышающего 30 дней;
- эти консультации должны начаться в течение 30 дней (статья I4, пункт 2);
- если в результате консультаций достигается договоренность, то есть, если грузоотправители принимают предложения конференции будь-то в неизменном или измененном в результате консультаций виде, повышение вводится в действие через 150 дней после первого уведомления (статья I4, пункт 4); и
- если в течение 30 дней после уведомления никакой договоренности не достигнуто, вопрос немедленно передается на международное обязательное примирение (статья I4, пункт 5).

230. Проблема, связанная с вышеизложенными сроками, очевидна. Для подачи просьбы о проведении консультаций после получения уведомления о повышении грузоотправителям должен быть предоставлен неограниченный срок. Эти консультации "должны начаться... в течение обусловленного срока, не превышающего 30 дней" (статья I4, пункт 2). Предположительно, этот 30-дневный период начинается с момента получения уведомления. В связи с тем, что необходимо выделить время для подготовки к консультациям, которая может включать подготовку доклада независимыми ревизорами и его изучение грузоотправителями, предусматриваемый Кодексом 30-дневный срок между направлением уведомления в первом месте и передачей вопроса на международное обязательное примирение в случае, когда договоренности не достигнуто (как это предусматривается в пункте 5 статьи I4), представляется совершенно недостаточным. В этом кроется очевидная трудность, которую необходимо устранять на основе переговоров с конференциями.

231. В случае общего повышения тарифных ставок с конференциями могут быть согласованы следующие процедуры:

- конференция одновременно с уведомлением о сроке в 150 дней направляет предложение о проведении консультаций на национальном или региональном уровне в зависимости от того, что целесообразнее, в течение согласованного периода времени после получения уведомления, который в любом случае не должен быть менее 30 дней;

- доклад независимых ревизоров о положении конференции с точки зрения издержек и доходов направляется совету грузоотправителей или другому органу, уполномоченному получать уведомление, одновременно с уведомлением, причем это является частью обязанностей национального или регионального представителя конференции;

- в случае, если предложенное повышение ставок принимается после изучения этого вопроса, совет грузоотправителей может уведомить конференцию о том, что в консультациях по данному вопросу нет необходимости;

- консультации при необходимости проводятся в течение согласованного срока;

- если в результате консультаций договоренности не достигнуто, вопрос может быть передан на международное обязательное примирение или другую согласованную процедуру урегулирования споров в течение определенного разумного максимального периода времени, который может быть согласован, такого как 14 дней после истечения срока, предусмотренного для консультаций.

232. Следует отметить, что в пункте 8 статьи 14 предусматривается, что, если перевозки какой-либо страны, осуществляемые конференцией, состоят "преимущественно из одного или нескольких видов основных товаров", повышение тарифной ставки на один из них рассматривается как общее повышение тарифных ставок, и в этом случае применяются положения статьи 14 в целом.

В. Тарифные ставки на новые виды грузов

233. В Кодексе не содержится положения о процедурах установления тарифных ставок на новые виды грузов или понижения ставок на конкретные товары. У большинства конференций предусмотрены процедуры для рассмотрения просьб грузоотправителей в отношении этих вопросов, однако относительно этих процедур высказываются два критических замечания:

- на новые товары часто устанавливается высокая ставка, предусмотренная для общих грузов, использование которой нецелесообразно в отношении постоянно перевозимых грузов и которая может препятствовать росту перевозок соответствующего вида грузов; и

- существующие процедуры обычно являются неоперативными и предусматривают обращение в главную контору конференции, тогда как представителям конференции на местах должна быть предоставлена возможность принимать предварительное решение, действительное в течение 90 дней, о применении соответствующей классной ставки.

234. В этой связи следует отметить, что просьба об определении классной ставки для нового вида грузов является не просьбой об оказании помощи, а просьбой не ставить заявителя в невыгодное положение в результате первоначального установления ставки в размере, превышающем уровень долгосрочной ставки. Хотя вопросы, поднимаемые в данном пункте, в Кодексе не рассматриваются, они имеют отношение к деятельности конференции по обслуживанию определенного направления перевозок и могут соответствующим образом ставиться перед конференциями с целью их надлежащего включения в конференциальное соглашение.

С. Поощрительные тарифные ставки

235. В статье 15 предусматривается, что грузоотправитель, стремящийся получить поощрительную тарифную ставку для товара нетрадиционного экспорта, должен представить конференции некоторую информацию. Товары нетрадиционного экспорта,

для которых запрашивается поощрительная тарифная ставка, следует отличать от нового вида грузов, в отношении которого запрашивается конкретная классная ставка. С целью содействия тому, чтобы новый товар утвердился на рынке, в течение периода его внедрения может предоставляться особо низкая ставка; поощрительная тарифная ставка всегда предоставляется на ограниченный период и представляет собой вклад конференции в сокращение издержек, связанных с утверждением товара на новом рынке. Призыв состоит в том, чтобы конференция оказывала помощь экспортеру с учетом долгосрочных интересов конференции, которая после успешного внедрения товара будет получать прибыль в результате увеличения перевозок по выгодным тарифным ставкам.

236. Информация, которая должна представляться, определяется как "вся необходимая и подходящая информация, оправдывающая потребность" (статья I5, пункт 2). Конференция должна в документе, который ей необходимо подготовить и в котором излагается информация о процедуре подачи заявлений о поощрительных ставках (статья I5, пункт 4), также указывать информацию, которую она считает необходимым и разумным запросить.

237. Правительства могут пожелать рассмотреть вопрос о поощрительных тарифных ставках с конференциями и договориться о том, что информационный документ будет подготовлен в консультации с надлежащим органом. Это необходимо для обеспечения того, чтобы конференция, базирующаяся в развитой стране, не требовала от мелкого экспортера в развивающейся стране того же объема информации, которую в разумных пределах может представить крупная корпорация развитой страны.

D. Надбавки

238. "Надбавки, вводимые конференцией для покрытия неожиданного или чрезвычайного увеличения издержек или снижения доходов, считаются временными" (статья I6, пункт I). В данной статье предусматриваются уведомление о намерении ввести надбавку и проведение консультаций, однако для достижения договоренности дается лишь I5 дней, после чего вопрос передается на решение в рамках механизма по урегулированию споров, который предусмотрен в Кодексе. В пункте 4 статьи 23 предусматривается, что спор по вопросу о надбавке может быть передан на международное обязательное примирение. Ясно, что принятые меры, вводимой в действие в связи с неотложной необходимостью, не может откладываться до завершения консультаций; поэтому предусматривается введение надбавки в действие в том случае, если по истечении периода в 30 дней после получения уведомления спор остается все еще неразрешенным.

239. Организации грузоотправителей и конференции должны согласовывать формулы, которые должны использоваться для введения в действие валютных надбавок, а также руководящие принципы, применяемые для регулярного контроля за такими надбавками. Конференциями широко используются прочно установившиеся формулы валютных надбавок, и из них может быть выбрана наиболее подходящая формула, которая в случае необходимости приспосабливается к конкретным потребностям соответствующих конференциальных перевозок. Должен быть предусмотрен периодический пересмотр таких формул, включая базовые периоды, базисные обменные курсы и соответствующую валютную структуру. Могут быть также согласованы формула и процедура, касающиеся бункерных надбавок 20/. Аналогичным образом могут быть согласованы принципы, касающиеся введения в действие и контролирования надбавок за чрезмерную перегрузку портов 2I/.

Глава XVI

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

240. Помимо вопросов, которые уже рассмотрены, в Кодексе имеется ряд других вопросов, которые правительствам, организациям грузоотправителей или национальным судоходным линиям, возможно, придется, по мере необходимости, рассматривать с конференциями, обслуживающими их перевозки:

- процедуры принятия решений;
- соглашения о лояльности;
- освобождение от обязательств;
- ежегодные доклады;
- адекватность обслуживания; и
- представительство.

Эти шесть вопросов рассматриваются в настоящей главе.

A. Процедуры принятия решений

241. Этот вопрос рассматривается в статье 3 Кодекса. В связи с тем, что процедуры, которые должны быть установлены, будут воплощены в конференциальном соглашении, они потребуют изучения с целью обеспечения того, чтобы они соответствовали Кодексу. Особо следует отметить следующие моменты:

- процедуры "основываются на принципе равенства всех полноправных линий-членов";
- должны быть определены вопросы, решения по которым будут приниматься единогласно; и
- решение по вопросу, касающемуся торговли между двумя странами, не может быть принято без согласия национальных судоходных линий этих двух стран.

242. Как правило, развивающиеся страны имеют только одну линию, обслуживающую конкретное направление перевозок, в то время как у торгового партнера из развитой страны может быть несколько линий, обеспечивающих тот же объем перевозок; важно обеспечить, чтобы при решении основополагающих вопросов более многочисленные линии торговых партнеров не имели преимущества в голосах над национальными линиями, выступающими в единственном числе.

243. Вопросы, касающиеся торговли между двумя странами, для решения которых требуется согласие обеих групп национальных судоходных линий, следует определять конкретно и на основе согласованного мнения.

B. Соглашения о лояльности

244. Соглашения о лояльности были выработаны конференциями для обеспечения того, чтобы грузоотправители не использовали более низкие тарифные ставки, предлагаемые "аутсайдерами", а поддерживали конференциальных перевозчиков. Соглашения о лояльности или "верности" используются конференциями все реже. Вместе с тем, поскольку в Кодексе ясно выраженным образом санкционируется применение таких соглашений (статья 7, пункт 1), их необходимо рассмотреть.

245. В статье 7 предусматривается, что эти соглашения "основываются на контрактной системе или какой-либо иной, также законной системе". Фактически, имеется три формы "уз лояльности" при осуществлении деятельности, а именно: система отсроченных скидок, контрактная система и контракт, основывающийся на двойных ставках. Как это подразумевается в самом названии, при системе отсроченных скидок сумма скидки за лояльность не выплачивается во время погрузки, а удерживается конференцией и выплачивается позднее. По мнению грузоотправителей, это является крайне неудовлетворительной формой "привязки", и более предпочтительно, чтобы лояльность основывалась на одной из других форм, при которой скидка выплачивается немедленно.

246. Возможно, что правительства и организации грузоотправителей будут стремиться к полному исключению из своих перевозок системы отсроченных скидок. В таком случае придется делать выбор между контрактной системой и системой двойных ставок. Конкретные их условия должны согласовываться между конференциями и грузоотправителями.

C. Освобождение от обязательств

247. Статья 8 касается освобождения от обязательств, то есть разрешения грузоотправителям использовать неконференциальные суда, не обвиняясь при этом в нарушении контракта о лояльности. Конференция должна стремиться делать это, когда в согласованный период не намечается отхода конференциальных судов или когда, несмотря на запланированный отход, судно прибывает в пункт назначения слишком поздно для того, чтобы выполнить требования грузоотправителя, например, из-за ряда промежуточных заходов в порты. Важно принимать меры с тем, чтобы при разработке конференциального соглашения в него включались соответствующие положения по данному вопросу. Следует признать, что освобождение от обязательств является спорным вопросом, поскольку грузоотправители могут злоупотреблять этим, сознательно задерживая отгрузку. В связи с этим фактические положения должны быть достаточно жесткими для защиты конференций от злоупотреблений со стороны грузоотправителей, и одновременно достаточно гибкими для обеспечения того, чтобы грузоотправители не теряли своих рынков из-за отсутствия отходов конференциальных судов в необходимое время.

248. Кроме того, следует принять во внимание пункт 16 статьи 2, касающийся случая, когда по какой-либо причине груз не принимается к перевозке линией-членом. Строго говоря, это не относится к вопросу об освобождении от обязательств, поскольку в этом положении предусматривается, что перевозка груза будет осуществлена в рамках конференции. При наличии пула важно, чтобы этот вопрос рассматривался в соглашении о пуле. В частности, в соглашении о пуле должна быть обеспечена должная гибкость в вопросе передачи грузов для обеспечения незамедлительной погрузки принятого груза.

D. Ежегодные доклады

249. Уместным для обсуждения вопросов является также содержание ежегодного доклада, который конференция должна представлять в соответствии со статьей 10. С самого начала должно быть согласовано, что надлежащие органы будут регулярно получать такой доклад, не обращаясь каждый год с конкретной просьбой в этом отношении. Необходимо прилагать все усилия для обеспечения того, чтобы доклад носил, по возможности, всеобъемлющий характер. Вместе с тем необходимо учитывать следующее:

- доклад будет иметь такое распространение, при котором в нем не может содержаться информация, справедливо расцениваемая как имеющая конфиденциальный в коммерческом плане характер; и

- как правило, конференции не имеют возможностей для сбора и опубликования информации, представляющей общий экономический интерес.

Е. Адекватность обслуживания

250. Статья 19 Кодекса конкретно обязывает конференции принимать меры к тому, чтобы "их линии-члены обеспечивали регулярное, адекватное и эффективное обслуживание требующейся частоты на охватываемых ими направлениях". Ясно, что для соблюдения положений Кодекса осуществляемый конференциями контроль за деятельностью линий-членов должен выходить за рамки выявления злоупотреблений и нарушений и охватывать качество обслуживания.

251. В статье 19 рассматриваются также возможности рационализации обслуживания для повышения его эффективности и сокращения издержек. Опыт показывает, что за счет рационализации отходов судов из портов можно добиться существенных экономических выгод. Правительства и организации грузоотправителей, возможно, пожелают поставить этот вопрос перед конференциями и распорядиться о проведении исследования возможностей рационализации соответствующих перевозок.

Ф. Представительство конференций

252. "Конференции учреждают местное представительство во всех обслуживаемых ими странах. Однако, когда имеются практические соображения против этого, представительство может быть создано на региональной основе" (статья 21). Представитель в стране будет выступать в качестве канала связи между грузоотправителями и конференцией, и, если конференция сочтет это уместным, ему могут быть делегированы полномочия принимать решения.

253. Возможно, правительства пожелают в связи с этим сосредоточить внимание на двух моментах, а именно на том, что:

- местный или региональный представитель не должен быть агентом судоходной линии в силу неизбежного столкновения интересов, хотя представитель может выступать от имени нескольких конференций; и

- представитель должен быть наделен надлежащими делегированными полномочиями, которые указываются в конференциальном соглашении 22/.

254. В этой связи следует также отметить статью 20, касающуюся главной конторы конференции.

Глава XVII

СОДЕРЖАНИЕ КОНФЕРЕНЦИАЛЬНЫХ СОГЛАШЕНИЙ -
КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ

255. Рассмотрение в главах IX-XVI вопросов, возникающих в связи с применением Кодекса, выявило ряд вопросов, которые необходимо охватывать в конференциальных соглашениях. В большинстве случаев эти вопросы могут не излагаться в Кодексе в качестве конкретных вопросов, которые необходимо охватывать в конференциальных соглашениях, но которые, как это было разъяснено в предыдущей главе, следует включать или уточнять в конференциальных соглашениях с целью обеспечения эффективного применения Кодекса.

256. Приводимый в следующем пункте контрольный перечень не является исчерпывающим перечнем вопросов, которые должны охватываться в конференциальных соглашениях. Правительствам, конференциям и грузоотправителям потребуется тщательно изучить Кодекс для определения того, какие другие вопросы необходимо включить в силу конкретных положений Кодекса и какие другие вопросы, если таковые имеются, они могут пожелать охватить, даже несмотря на то, что это не предусматривается Кодексом или не предлагается в настоящем руководстве.

257. В настоящем руководстве конкретно упоминаются следующие вопросы, которые, как считается, должны включаться в конференциальные соглашения:

- установление критериев для определения "регулярного, адекватного и эффективного обслуживания" - см. главу IX, пункт I44;
- процедуры рассмотрения заявлений о приеме и повторном приеме в члены, включая положение о запрашивании мнений грузоотправителей и надлежащих органов - см. главу IX, пункт I48;
- возможность взимания компенсации за выход из соглашения, когда линия выходит из состава конференции - см. главу IX, пункт I53;
- определение пула и положение о нем - см. главу X, пункт I55;
- руководство распределением грузов - см. главу X, пункты I60-I64 и I68-I70;
- критерии для установления долей перевозок - см. главу X, пункты I57-I59 и I65-I67;
- процедуры принятия решений, особенно в том, что касается положения при голосовании национальной судоходной линии, находящейся в единственном числе - см. главу XVI, пункты 24I-243;
- положения о саморегулировании, в частности правила надлежащего поведения - см. главу XII, пункты I85-I90;
- стороны, имеющие право обращаться с просьбой о проведении консультаций и участвовать в них - см. главу XIII, пункты 200-202;
- сроки действий, касающихся общего повышения тарифных ставок - см. главу XV, пункты 229-23I;
- процедуры введения в действие конкретных тарифных ставок на новые виды грузов - см. главу XV, пункты 233-234;

- процедуры и информационный документ, касающиеся поощрительных тарифных ставок - см. главу XV, пункты 235-237;

- процедуры предоставления освобождения от обязательств и решения вопроса о грузе, не принятом к погрузке - см. главу XVI, пункты 247-248;

- представительство конференций - см. главу XVI, пункты 252-253.

258. В предыдущих главах поднимались и другие вопросы, в связи с которыми правительству и конференции может потребоваться достичь договоренности с целью предоставления правительству достаточных гарантий в отношении эффективного применения Кодекса и охраны национальных интересов в соответствующих перевозках. Эти вопросы могли бы быть охвачены в соответствующем национальном законодательстве или другом правовом документе, касающемся применения Кодекса, однако, как представляется, наиболее целесообразным путем решения этих вопросов могло бы явиться согласование меморандума о договоренности между надлежащими органами и конференцией. Эти вопросы затрагивают такие темы, как:

- грузоотправители и организации грузоотправителей, имеющие право участвовать в консультациях - см. главу XIII, пункт 201;

- критерии для определения тарифных ставок - см. главу XIV, пункты 209-217;

- оценка уровня издержек конференции - см. главу XIV, пункты 218-222;

- замораживание тарифных ставок - см. главу XIV, пункты 224-225;

- процедуры общего повышения тарифных ставок - см. главу XV, пункты 228-232;

- формулы и принципы надбавок - см. главу XV, пункты 238-239;

- беспристрастное рассмотрение и примирение на местах - см. главу XII, пункт 190, и главу XIII, пункт 196.

Примечания

1/ Обсуждения и переговоры в рамках ЮНКТАД проходят на базе системы региональных групп, состоящей из четырех основных групп стран:

Группа В - развитые страны с рыночной экономикой
Группа 77 - развивающиеся страны
Группа D - социалистические страны Восточной Европы
Китай.

2/ Под соответствующим тоннажом подразумевается тоннаж, о котором говорится в Регистре морских перевозок Ллойда, Statistical Tables 1973, Table 2 "World-Fleets-Analysis by Principal Types", в отношении общегрузовых (включая грузо-пассажирские) судов и контейнерных (полностью секционных) судов, за исключением резервного флота Соединенных Штатов и флотов Соединенных Штатов и Канады на Великих озерах.

3/ См. резолюцию Генеральной Ассамблеи 35/56.

4/ Подробнее см. "Деятельность ЮНКТАД в области морских перевозок" (TD/278), Женева, 1983 год.

5/ По вопросу о законодательных мерах, которые должны приниматься в связи с определением термина "линейная конференция", содержащегося в Кодексе, см. главу VIII.

6/ Обсуждение вопроса о неконференциальных линиях см. в главе III.

7/ Воспроизводится в приложении V.

8/ Перечень оговорок и заявлений, сделанных договаривающимися сторонами, воспроизводится в приложении IV.

9/ См. пункт 2I главы I.

10/ TD/CODE/13, стр. 95.

11/ См. также по этому вопросу главу III.

12/ Условия, которые должны применяться в случае, когда суда зарегистрированы под национальным флагом, были подробно изложены в Конвенции Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов, которая была принята Конференцией полномочных представителей 7 февраля 1986 года. Полный текст Конвенции воспроизводится в документе TD/RS/CONF/23, который предоставляется секретариатом ЮНКТАД по получении соответствующей просьбы.

13/ См. также главу VIII, пункт II4.

14/ См. статью 2.I Постановления № 954/79 Совета ЕЭС, которое воспроизводится в приложении V.

15/ См. также главу VIII, пункты II0-II4.

16/ См. также главу X, пункты I65-I66, и главу XI, пункт I82.

17/ См. главу XI.

18/ В этой связи см. также главу VIII, пункты 115-120.

19/ Информативной публикацией по вопросу о создании и деятельности советов грузоотправителей и групп по изучению морских перевозок является документ "Protection of shipper interests - Guidelines for developing countries" (TD/B/C.4/176), который предоставляется секретариатом ЮНКТАД по получении соответствующей просьбы.

20/ Вопрос о надбавках линейных конференций рассматривается в докладе ЮНКТАД, озаглавленном "Формулы и методы расчета и применения надбавок линейных конференций" (TD/B/C.4/265). Данный доклад предоставляется секретариатом ЮНКТАД по получении соответствующей просьбы.

21/ Вопрос о надбавках за чрезмерную перегрузку портов рассматривается в докладе ЮНКТАД "Развитие и улучшение портов - надбавки за чрезмерную перегрузку портов: основополагающие принципы" (TD/B/C.4/279). Данный доклад также предоставляется секретариатом ЮНКТАД по получении соответствующей просьбы.

22/ См. также главу VIII, пункт 135.

Приложение I

КОНВЕНЦИЯ О КОДЕКСЕ ПОВЕДЕНИЯ ЛИНЕЙНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ */

	<u>Стр.</u>
Цели и принципы	66
<u>Глава</u>	
I. Определения	66
II. Отношения между линиями-членами	67
III. Отношения с грузоотправителями	70
IV. Тарифные ставки	72
V. Прочие вопросы	75
VI. Положения и механизм, обеспечивающие урегулирование споров	76
A. Общие положения	76
B. Международное обязательное примирение	78
C. Организационный механизм	81
VII. Заключительные статьи	82
<u>Приложение к Конвенции: Типовые правила процедуры международного обязательного примирения</u>	<u>84</u>

*/ TD/CODE/13/Add.1.

Приложение I

КОНВЕНЦИЯ О КОДЕКСЕ ПОВЕДЕНИЯ ЛИНЕЙНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ

ЦЕЛИ И ПРИНЦИПЫ

Договаривающиеся Стороны настоящей Конвенции,

желая совершенствовать систему линейных конференций,

признавая необходимость универсально приемлемого кодекса поведения линейных конференций,

принимая во внимание особые нужды и проблемы развивающихся стран в отношении деятельности линейных конференций, обслуживающих их внешнюю торговлю,

соглашаясь отразить в настоящем Кодексе следующие главные цели и основные принципы:

a) цель содействовать упорядоченному расширению мировой морской торговли;

b) цель способствовать развитию регулярных и эффективных линейных услуг, адекватных потребностям соответствующей торговли;

c) цель обеспечивать равновесие интересов тех, кто предоставляет услуги линейного судоходства, и тех, кто пользуется ими;

d) принцип, состоящий в том, что в практике конференций не должно допускаться никакой дискриминации в отношении судовладельцев, грузоотправителей или внешней торговли любой страны;

e) принцип, состоящий в том, что конференции проводят имеющие существенное значение консультации с организациями грузоотправителей, представителями грузоотправителей и с грузоотправителями по вопросам, представляющим взаимный интерес, с участием надлежащих органов по их просьбе;

f) принцип, состоящий в том, что конференции должны предоставлять заинтересованным сторонам соответствующую информацию о своей деятельности, которая имеет отношение к этим сторонам, и должны публиковать имеющую существенное значение информацию о своей деятельности,

договорились о нижеследующем:

Часть первая

Глава I

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Линейная конференция или конференция

Группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определенном направлении или направлениях в обусловленных географических пределах и которые имеют соглашение или договоренность, независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки по единым или общим тарифным ставкам и на любых других согласованных условиях в отношении предоставления линейных услуг.

Национальная судоходная линия

Национальная судоходная линия любой данной страны означает перевозчика, эксплуатирующего суда, который имеет свой главный орган управления и эффективно контролируется в этой стране и который признан в качестве такой линии надлежащим органом этой страны или по ее законам.

Линии, принадлежащие и управляемые совместным предприятием двух или более стран, в капитале которого национальные, государственные и/или частные организации этих стран обладают значительной долей и которое имеет главный орган управления и эффективно контролируется в одной из этих стран, могут быть признаны надлежащими органами этих стран в качестве национальных линий.

Судоходная линия третьей страны

Перевозчик, когда он эксплуатирует суда в перевозках между двумя странами, национальной судоходной линией которых он не является.

Грузоотправитель

Физическое или юридическое лицо, которое вступило или проявляет намерение вступить в формальное или иное соглашение с конференцией или судоходной линией для перевозки груза,

в котором оно заинтересовано с точки зрения получения выгоды.

Организация грузоотправителей

Ассоциация или эквивалентный орган, который содействует грузоотправителям, представляет и защищает их интересы и, если надлежащие органы того желают, признается в таком качестве надлежащим органом или органами страны, грузоотправителей которой эта ассоциация или эквивалентный орган представляет.

Грузы, перевозимые конференцией

Груз, перевозимый судоходными линиями — членами конференции в соответствии с конференциальным соглашением.

Надлежащий орган

Правительство либо орган, который по предписанию правительства или в силу национального законодательства наделен полномочиями исполнять любые функции, предусмотренные для такого органа положениями настоящего Кодекса.

Поощрительная тарифная ставка

Ставка, установленная для поощрения перевозки нетрадиционных экспортных товаров заинтересованной страны.

Специальная тарифная ставка

Преференциальная тарифная ставка иная, чем поощрительная тарифная ставка, которая может быть согласована между заинтересованными сторонами.

Глава II

ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ЛИНИЯМИ-ЧЛЕНАМИ

Статья I ЧЛЕНСТВО

1. Любая национальная судоходная линия имеет право быть полиправным членом конференции, которая обслуживает внешнюю торговлю ее страны, при условии соблюдения критериев, установленных в пункте 2 статьи 1. Судоходные линии, которые не являются национальными линиями в каких-либо перевозках конференции, имеют право быть полноправными членами такой конференции при условии соблюдения критериев, установленных в пунктах 2 и 3 статьи 1, и положений относительно распределения перевозок, изложенных в статье 2 применительно к судоходным линиям третьей страны.

2. Судоходная линия, подавшая заявление о приеме в члены конференции, представляет до-

казательства своей способности и намерения, которые могут включать использование фрахтованного тоннажа при условии соблюдения критериев настоящего пункта, осуществлять в рамках конференции регулярное, адекватное и эффективное обслуживание на долгосрочной основе, как определено в конференциальном соглашении. Эта линия обязуется придерживаться всех условий конференциального соглашения и представляет финансовую гарантию для покрытия любого невыполненного финансового обязательства в случае ее последующего выхода из состава конференции, временного лишения членства или исключения, если это требуется в соответствии с конференциальным соглашением.

3. При рассмотрении заявления о приеме в члены конференции от судоходной линии, которая не является национальной линией в каких-либо перевозках данной конференции, в дополнение к положениям пункта 2 статьи 1 должны приниматься во внимание, помимо прочего, следующие критерии:

a) существующий объем перевозок на направлении или направлениях, обслуживаемых конференцией, и перспективы его роста;

b) адекватность тоннажа существующему и перспективному объему перевозок на направлении или направлениях, обслуживаемых конференцией;

c) возможное влияние приема данной судоходной линии в конференцию на эффективность и качество услуг конференции;

d) участие этой судоходной линии в перевозках на том же направлении или направлениях вне рамок конференции в то время, когда рассматривается заявление;

e) участие этой судоходной линии в перевозках на том же направлении или направлениях в рамках другой конференции в то время, когда рассматривается заявление.

Приведенные выше критерии не должны применяться так, чтобы препятствовать осуществлению положений относительно участия в перевозках, установленных в статье 2.

4. Конференция без промедления выносит решение по заявлению о приеме или повторном приеме в состав конференции и сообщает заявителю о принятом решении без задержки, но в любом случае не позднее шести месяцев с даты подачи заявления. Если судоходной линии отказано в приеме или в повторном приеме, конференция одновременно в письменной форме сообщает причины такого отказа.

5. Рассматривая заявление о приеме, конференция учитывает мнения, выраженные грузоотправителями и организациями грузоотправителей стран, перевозки которых осуществляют-

ся данной конференцией, а также мнения надлежащих органов, если они просят об этом.

6. В дополнение к критериям для приема в состав конференции, установленным в пункте 2 статьи 1, судоходная линия, обращающаяся с заявлением о повторном приеме, представляет также доказательства выполнения своих обязательств в соответствии с пунктами 1 и 4 статьи 4. Конференция может особо рассмотреть обстоятельства, при которых эта линия вышла из состава конференции.

Статья 2

УЧАСТИЕ В ПЕРЕВОЗКАХ

1. Любая судоходная линия, принятая в конференцию, имеет право осуществлять рейсы и принимать грузы в перевозках, охватываемых этой конференцией.

2. Если в конференции действует пул, все судоходные линии — члены этой конференции, обслуживающие перевозки, охватываемые пулом, имеют право участвовать в этом пуле.

3. В целях определения доли перевозок, которую имеют право получить линии-члены, национальные судоходные линии каждой страны независимо от числа линий рассматриваются как единая группа судоходных линий этой страны.

4. При определении в рамках пула доли перевозок отдельных линий-членов и/или групп национальных судоходных линий, в соответствии с пунктом 2 статьи 2, соблюдаются следующие принципы относительно их права участвовать в перевозках, осуществляемых данной конференцией, если они не договорились об ином:

а) Группа национальных судоходных линий каждой из двух стран, внешнеторговые перевозки между которыми осуществляются конференцией, имеет равные права на участие в перевозках по фрахту и количеству грузов, относящихся к их взаимной внешней торговле и осуществляемых конференцией.

б) Судоходные линии третьих стран, если таковые участвуют в конференции, имеют право получить значительную часть, такую как 20% перевозок, относящихся к этой торговле, по фрахту и количеству грузов.

5. Если у какой-либо страны, перевозки которой осуществляются конференцией, не имеется национальных судоходных линий, участвующих в этих перевозках, доля перевозок, которую вправе были бы получить национальные судоходные линии этой страны в соответствии с пунктом 4 статьи 2, распределяется между отдельными линиями-членами, участвующими в перевозках, пропорционально их соответствующим долям.

6. Если национальные судоходные линии одной страны решают не использовать полностью свою долю перевозок, то часть их доли, которую они не используют, распределяется между отдельными линиями-членами, участвующими в перевозках, пропорционально их соответствующим долям.

7. Если национальные судоходные линии соответствующих стран не участвуют в перевозках между этими странами, охватываемыми конференцией, доли перевозок, осуществляемых данной конференцией между этими странами, распределяются среди участвующих линий третьих стран путем коммерческих переговоров между этими линиями.

8. Национальные судоходные линии региона на одном конце направления перевозок, охватываемых конференцией, являющиеся членами этой конференции, могут перераспределить выделенные им доли перевозок между собой путем взаимной договоренности, в соответствии с пунктами 4—7 включительно статьи 2.

9. При условии соблюдения положений пунктов 4—8 включительно статьи 2 относительно распределения долей перевозок между отдельными судоходными линиями или группами судоходных линий, соглашения о пуле или о распределении перевозок периодически пересматриваются конференцией через промежутки времени, которые должны быть обусловлены в этих соглашениях, и в соответствии с критериями, которые должны быть указаны в конференциальном соглашении.

10. Применение настоящей статьи начинается как можно скорее после вступления настоящей Конвенции в силу и заканчивается в течение переходного периода, который ни в коем случае не должен быть более двух лет, принимая во внимание особые обстоятельства каждого из соответствующих направлений перевозок.

11. Судоходные линии — члены конференции вправе использовать фрахтованные суда для выполнения своих обязательств, связанных с участием в конференции.

12. Критерии для распределения и пересмотра долей перевозок, установленные в пунктах 1—11 включительно статьи 2, применяются в тех случаях, когда при отсутствии пула существует соглашение о распределении портов обслуживания, числе отходов судов и/или о другой форме распределения перевозок.

13. Если в конференции отсутствуют соглашения о пуле, о распределении портов обслуживания, числе отходов судов или другие соглашения об участии в перевозках, любая группа национальных судоходных линий — членов конференции может потребовать, чтобы были введены соглашения о пуле в отношении перевозок, осуществляемых конференцией между их странами,

в соответствии с положениями пункта 4 статьи 2; либо они могут потребовать регулирования числа отходов судов с таким расчетом, чтобы обеспечить возможность этим линиям пользоваться в значительной степени теми же правами участия в перевозках, осуществляемых конференцией между этими двумя странами, которыми они пользовались бы согласно положениям пункта 4 статьи 2. Конференция рассматривает любую такую просьбу и принимает по ней решение. Если между членами конференции не достигнуто соглашение об учреждении пула или регулировании числа отходов судов, группы национальных судоходных линий стран на обоих концах направления перевозок имеют большинство голосов при решении вопроса об учреждении такого пула или о регулировании числа отходов судов. Этот вопрос должен быть решен в течение периода, не превышающего шесть месяцев с момента получения просьбы.

14. В случае если национальные судоходные линии стран на каждом конце направления перевозок, обслуживаемых конференцией, не достигли соглашения относительно целесообразности введения пула, они могут потребовать регулирования в рамках конференции числа отходов судов с таким расчетом, чтобы обеспечить возможность этим линиям пользоваться в значительной степени теми же правами участия в перевозках, осуществляемых конференцией между этими двумя странами, которыми они пользовались бы согласно положениям пункта 4 статьи 2. В случае когда в одной из стран, торговля которой обслуживается конференцией, национальные судоходные линии отсутствуют, национальная судоходная линия или линии другой страны могут обратиться с такой же просьбой. Конференция должна приложить все усилия к тому, чтобы удовлетворить эту просьбу. Если, однако, эта просьба не удовлетворена, надлежащие органы стран на обоих концах направления перевозок могут обсудить этот вопрос, если они того пожелают, и сообщить свое мнение заинтересованным сторонам для их рассмотрения. Если соглашение не достигнуто, спор разрешается в соответствии с процедурами, установленными в настоящем Кодексе.

15. Другие судоходные линии — члены конференции могут также просить о введении соглашений о пуле или о распределении числа отходов судов, и эта просьба должна рассматриваться конференцией согласно соответствующим положениям настоящего Кодекса.

16. В любом конференциальном соглашении о пуле конференция предусматривает надлежащие меры для случаев, когда линия-член не принимает к перевозке груз по какой-либо причине, за исключением задержки его предъявления грузоотправителем. Такое соглашение должно предусматривать, чтобы судну, имеющему незабронированную кубатуру, пригодную для ис-

пользования, разрешалось принимать такой груз даже сверх доли перевозок этой линии в пуле, если в противном случае этот груз не будет отправлен и будет задержан сверх срока, установленного конференцией.

17. Положения пунктов 1—16 включительно статьи 2 касаются всех товаров, независимо от их происхождения, места назначения или применения, для которого они предназначены, за исключением военного снаряжения для целей национальной обороны.

Статья 3

ПРОЦЕДУРЫ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ

Процедуры принятия решений, содержащиеся в конференциальном соглашении, основываются на принципе равенства всех полиправных линий-членов; эти процедуры обеспечивают положение, при котором правила голосования не должны затруднять нормальную работу конференции и обслуживание перевозок, и определяют вопросы, решения по которым будут приниматься единогласно. Однако решение по вопросам, определенным в конференциальном соглашении и касающимся торговли между двумя странами, не может быть принято без согласия национальных судоходных линий этих двух стран.

Статья 4

САНКЦИИ

1. Судоходная линия — член конференции вправе — при соблюдении положений относительно выхода, которые содержатся в системах пула и/или в соглашениях о распределении грузов — освободиться, не подвергаясь санкции, от условий конференциального соглашения по истечении трех месяцев после уведомления об этом, если конференциальное соглашение не предусматривает какой-либо другой срок, с тем, однако, что эта линия должна выполнять свои обязательства в качестве члена конференции вплоть до даты ее освобождения.

2. Конференция может после уведомления, порядок подачи которого должен быть предусмотрен в конференциальном соглашении, временно лишить линию-члена ее членства в конференции или исключить ее из состава конференции за серьезное упущение в соблюдении условий конференциального соглашения.

3. Никакое исключение или временное лишение членства не вступает в силу до того, пока не будет представлено в письменной форме заявление с указанием причин и пока не будет урегулирован любой спор, как это предусмотрено в главе VI.

4. При выходе или исключении из конференции линия, которой это касается, обязана по-

крыть падающую на нее долю невыполненных финансовых обязательств конференци до даты выхода или исключения. В случаях выхода, временного лишения членства или исключения линия не освобождается от ее собственных финансовых обязательств по конференциальному соглашению или от каких-либо ее обязательств по отношению к грузоотправителям.

Статья 5

САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ

1. Конференция принимает и обновляет примерный, но по возможности исчерпывающий перечень действий, считающихся злоупотреблениями и/или нарушениями конференциального соглашения, и создает для их рассмотрения эффективный механизм саморегулирования, предусматривая особые положения, требующие:

а) установления санкций или пределов санкций за злоупотребления или нарушения соразмерно их серьезности;

б) рассмотрения по просьбе конференци или любой другой заинтересованной стороны и беспристрастной проверки лицом или органом, не связанным с какой-либо из судоходных линий— членов конференци или филиалами, способа урегулирования претензий и/или выполнения решений, принятых по претензиям, относительно злоупотреблений или нарушений;

в) уведомления по их просьбе надлежащих органов стран, торговлю которых обслуживает конференция, и стран, судоходные линии которых являются членами конференци, о мерах, принятых по претензиям относительно злоупотреблений и/или нарушений без ссылки на стороны, которых это касается.

2. Судоходные линии и конференци вправе рассчитывать на всестороннее сотрудничество грузоотправителей и организаций грузоотправителей в интересах борьбы против злоупотреблений и нарушений.

Статья 6

КОНФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Все конференциальные соглашения, соглашения о пулах, о распределении портов обслуживания и числа отходов судов и поправки к ним или другие непосредственно относящиеся к ним и влияющие на них документы, предоставляются по их просьбе надлежащим органам стран, торговля которых обслуживается конференцией, и стран, судоходные линии которых являются членами конференци.

Глава III

ОТНОШЕНИЯ С ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯМИ

Статья 7

СОГЛАШЕНИЯ О ЛОЯЛЬНОСТИ

1. Судоходные линии— члены конференци вправе вводить и применять соглашения о лояльности с грузоотправителями, форма и условия которых являются предметом консультаций между конференцией и организациями грузоотправителей или представителями грузоотправителей. Эти соглашения о лояльности содержат защитительные положения, четко определяющие права грузоотправителей и членов конференци, и основываются на контрактной системе или какой-либо иной, также законной системе.

2. Каково бы ни было соглашение о лояльности, тарифная ставка, применяемая к лояльным грузоотправителям, определяется в пределах фиксированных процентов от тарифной ставки, применяемой к другим грузоотправителям. Когда изменение разницы между этими тарифными ставками ведет к увеличению ставок, предоставляемых грузоотправителям, такое изменение может быть осуществлено лишь по истечении 150 дней после уведомления этих грузоотправителей, либо в соответствии с региональной практикой и/или соглашением. Споры, связанные с изменением этой разницы, разрешаются в порядке, предусмотренном соглашением о лояльности.

3. Условия соглашений о лояльности содержат защитительные положения, четко определяющие права и обязанности грузоотправителей и судоходных линий— членов конференци, в соответствии, в частности, с положениями следующих подпунктов:

а) обязанности грузоотправителя относятся к грузу, отправку которого контролирует он, или его филиал, или дочернее общество, или его экспедитор в соответствии с контрактом на продажу данных товаров при условии, что грузоотправитель не будет пытаться путем уклонения, уловки либо использования посредников переадресовать груз в нарушение его обязательств по соглашению о лояльности;

б) при наличии контракта о лояльности размер фактических или заранее оцененных убытков и/или санкция обуславливаются в контракте. Линии— члены конференци могут, однако, принять решение снизить размер заранее оцененных убытков или отказаться от требования возмещения заранее оцененных убытков. В любом случае заранее оцененные убытки по контракту, подлежащие оплате грузоотправителем, не должны превышать суммы фрахтовых платежей за данную партию груза, исчисленную по ставке, которая предусмотрена в контракте;

с) грузоотправитель вправе восстановить полный статус лояльности при выполнении условий, установленных конференцией, которые предусматриваются в соглашении о лояльности;

д) соглашение о лояльности предусматривает:

- i) перечень грузов, который может включать массовый груз, отправляемый без маркировки или счета, который специально исключен из сферы применения соглашения о лояльности;
- ii) определение обстоятельств, при которых груз, иной нежели груз, упомянутый в i), считается исключенным из сферы применения данного соглашения о лояльности;
- iii) метод разрешения споров, возникающих из соглашения о лояльности;
- iv) положение относительно права прекратить действие соглашения о лояльности по просьбе либо грузоотправителя, либо конференции без применения санкции по истечении периода, который предусмотрен для этого после подачи уведомления; такое уведомление должно подаваться в письменной форме; и
- v) условия предоставления освобождения от обязательств.

4. Если возникает спор между конференцией и организацией грузоотправителей, представителями грузоотправителей и/или грузоотправителями в отношении формы или условий предлагаемого соглашения о лояльности, любая сторона может представить этот вопрос на разрешение согласно соответствующим процедурам, установленным в настоящем Кодексе.

Статья 8

ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

1. Конференция предусматривают в соглашениях о лояльности, что просьбы грузоотправителей об освобождении от обязательств рассматриваются и решения по ним принимаются быстро и что, если имеется просьба, причины, когда в освобождении от обязательств отказано, сообщаются в письменной форме. Если конференция в сроки, обусловленные в соглашении о лояльности, не подтвердит наличие достаточной кубатуры для размещения груза грузоотправителя в сроки, также обусловленные в соглашении о лояльности, то грузоотправитель имеет право, не подвергаясь санкции, использовать любое судно для отправки данного груза.

2. В портах, где обслуживание конференцией предоставляется при условии наличия определенного минимума груза (т. е. на условиях «оп *inducement*»), грузоотправители автоматически получают право, без ущерба для своего статуса лояльности, использовать любое имеющееся в

наличии судно для перевозки их груза, если судноходная линия либо не обеспечивает заход судна в порт, несмотря на надлежащее уведомление со стороны грузоотправителей, либо не дает в согласованный срок ответа на уведомление, поданное грузоотправителями.

Статья 9

ДОСТУПНОСТЬ ТАРИФОВ И СВЯЗАННЫХ С НИМИ УСЛОВИЙ И/ИЛИ ПРАВИЛ

Тарифы, относящиеся к чим условия, правила и любые поправки к ним предоставляются по разумной цене грузоотправителям, организациям грузоотправителей и другим заинтересованным сторонам по их просьбе и должны быть доступны для ознакомления в конторах судноходных линий и их агентов. В них излагаются все условия, касающиеся применения тарифных ставок и перевозки любого груза, охватываемого данным тарифом.

Статья 10

ЕЖЕГОДНЫЕ ДОКЛАДЫ

Конференция ежегодно предоставляют организациям грузоотправителей или представителям грузоотправителей доклады о своей деятельности, которые предназначены обеспечить общую информацию, представляющую для них интерес, включая соответствующую информацию о консультациях, проведенных с грузоотправителями и организациями грузоотправителей, о мерах, принятых в отношении жалоб, об изменениях в членском составе и значительных изменениях в обслуживании, тарифах и условиях перевозок. Такие ежегодные доклады предоставляются надлежащим органам стран, торговлю которых обслуживает данная конференция, по их просьбе.

Статья 11

КОНСУЛЬТАТИВНЫЙ АППАРАТ

1. Между конференцией, организациями грузоотправителей, представителями грузоотправителей и, когда это практически возможно, грузоотправителями, которые могут быть уполномочены для этой цели надлежащим органом, если он того пожелает, проводятся консультации по вопросам, представляющим взаимный интерес. Эти консультации проводятся каждый раз по просьбе любой из вышеупомянутых сторон. Надлежащие органы имеют право участвовать по их просьбе в полной мере в консультациях, однако это не означает, что они играют роль стороны, принимающей решение.

2. Предметом консультаций могут быть, в частности, следующие вопросы:

а) изменения общих условий тарифов и относящихся к ним правил;

b) изменения общего уровня тарифных ставок и ставок для основных товаров;

c) поощрительные и/или специальные тарифные ставки;

d) установленные и соответствующие изменения надбавок;

e) соглашения о лояльности, их введение или изменение формы и общих условий;

f) изменения тарифной классификации портов;

g) порядок предоставления грузоотправителями необходимой информации, касающейся ожидаемого количества и характера их грузов; и

h) предъявление груза к перевозке и требования в отношении уведомления о наличии груза.

3. Предметом консультаций могут быть также следующие вопросы в той мере, в какой они подпадают под сферу деятельности конференции:

a) функционирование органов по инспекции груза;

b) изменения характера обслуживания;

c) последствия введения новой технологии перевозки груза, в частности укрупнения грузовых мест, с вытекающим из этого сокращением обычного обслуживания или прекращением прямого обслуживания; и

d) адекватность и качество обслуживания морских перевозок, включая влияние соглашений о пулах, о распределении портов обслуживания, числа отходов судов на обеспеченность тоннажем морских перевозок и на тарифные ставки, по которым предоставляются услуги; изменения районов обслуживания и регулярности заходов судов конференции в порты.

4. Консультации проводятся до принятия окончательных решений, если иное не предусмотрено в настоящем Кодексе. Уведомление о намерении принять решение по вопросам, указанным в пунктах 2 и 3 статьи 11, направляется заблаговременно. Когда это не представляется возможным, срочные решения могут быть приняты до проведения консультаций.

5. Консультации начинаются без неоправданной задержки и в любом случае в максимальный срок, обусловленный в конференциальном соглашении, или, при отсутствии такого положения в соглашении, не позднее чем через 30 дней после получения предложения о проведении консультаций, если в настоящем Кодексе не предусмотрены иные сроки.

6. При проведении консультаций стороны прилагают все возможные усилия для обеспечения

соответствующей информацией, своевременного проведения обсуждений и для выяснения вопросов с целью нахождения решения соответствующих проблем. Участвующие в консультациях стороны учитывают мнения и проблемы каждой из сторон и стремятся к достижению соглашения, совместимого с их коммерческой жизнеспособностью.

Глава IV

ТАРИФНЫЕ СТАВКИ

Статья 12

КРИТЕРИИ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТАРИФНЫХ СТАВОК

При принятии решения по вопросам тарифной политики во всех случаях, упомянутых в настоящем Кодексе, если не предусмотрено иное, учитываются следующие положения:

a) тарифные ставки устанавливаются на таком низком уровне, какой возможен с коммерческой точки зрения, и должны позволять судовладельцам получать разумную прибыль;

b) эксплуатационные расходы конференций рассчитываются, как правило, по круговому рейсу судов в прямом и обратном направлениях, рассматриваемых как единое целое. В применимых случаях прямой и обратный рейсы рассматриваются отдельно. Тарифные ставки должны учитывать наряду с другими факторами характер грузов, взаимосвязь между весом и объемом грузов, а также их ценность;

c) при установлении поощрительных тарифных ставок и/или специальных тарифных ставок на отдельные товары учитываются связанные с этими товарами условия торговли стран, обслуживаемых конференцией, особенно развивающихся стран и стран, не имеющих выхода к морю.

Статья 13

ТАРИФЫ КОНФЕРЕНЦИЙ И КЛАССИФИКАЦИЯ ТАРИФНЫХ СТАВОК

1. Тарифы конференций не должны вести к несправедливому различию между грузоотправителями, находящимися в одинаковом положении. Судходные линии — члены конференции строго придерживаются ставок, правил и условий, указанных в их тарифах и других имеющих силу опубликованных документах конференции, а также любых специальных соглашений, допускаемых настоящим Кодексом.

2. Тарифы конференций составляются просто и четко и содержат как можно меньше классов/категорий в зависимости от конкретных требо-

ваний перевозок с указанием тарифной ставки для каждого товара и, где целесообразно, для каждого класса/категории; они должны также указывать, где это практически возможно, в целях облегчения подбора и анализа статистических данных, подходящий кодовый номер товарной группы согласно Международной стандартной торговой классификации или Брюссельской тарифной номенклатуре или любой другой номенклатуре, которая может быть принята в международном масштабе; классификация товаров в тарифах разрабатывается, насколько это практически возможно, в сотрудничестве с организациями грузоотправителей и другими заинтересованными национальными и международными организациями.

Статья 14

ОБЩИЕ ПОВЫШЕНИЯ ТАРИФНЫХ СТАВОК

1. Конференция уведомляет не менее чем за 150 дней или в соответствии с региональной практикой и/или соглашением организации грузоотправителей или представителей грузоотправителей и/или грузоотправителей и, если это требуется, надлежащие органы стран, перевозки которых обслуживает конференция, о своем намерении произвести общее повышение тарифных ставок с указанием его размера, даты введения в действие и причин, обосновывающих предлагаемое повышение.

2. По просьбе любой стороны, определенной для этой цели в настоящем Кодексе, которая направляется в течение согласованного срока после получения уведомления, должны начаться консультации в соответствии с применимыми положениями настоящего Кодекса и в течение обусловленного срока, не превышающего 30 дней, или срока, ранее согласованного между заинтересованными сторонами; консультации проводятся в отношении оснований и величины предлагаемого повышения и даты введения его в действие.

3. Конференция для ускорения консультаций может, а при наличии просьбы любой стороны, которая в соответствии с настоящим Кодексом вправе участвовать в консультациях по общему повышению тарифных ставок, должна, когда это практически осуществимо, представить участвующим сторонам в разумный срок до проведения консультаций доклад независимых ревизоров, имеющих хорошую репутацию, включающий сводный анализ данных, относящихся к соответствующим издержкам и доходам, которые, по мнению конференции, вызывают необходимость повышения тарифных ставок в тех случаях, когда стороны, попросившие об этом, рассматривают этот анализ как одно из оснований для консультаций.

4. Если в результате консультаций достигается договоренность, повышение тарифных ставок вводится в действие со дня, указанного в уведомлении, направленном в соответствии с пунктом 1 статьи 14, если между заинтересованными сторонами не будет согласована более поздняя дата.

5. Если в течение 30 дней после уведомления, поданного в соответствии с пунктом 1 статьи 14, никакой договоренности не достигнуто, то, при условии соблюдения процедур, предписанных настоящим Кодексом, вопрос немедленно передается на международное обязательное примирение в соответствии с главой VI. Рекомендация примирителей, в случае ее принятия заинтересованными сторонами, является для них обязательной и выполняется с учетом положений пункта 9 статьи 14, причем она вводится в действие с даты, указанной в рекомендации примирителей.

6. При условии соблюдения положений пункта 9 статьи 14 конференция может осуществить общее повышение тарифных ставок до получения рекомендаций примирителей. При подготовке своей рекомендации примирители должны учитывать размер упомянутого выше повышения, проведенного конференцией, и период, в течение которого оно действовало. В случае если конференция отклоняет рекомендацию примирителей, грузоотправители и/или организации грузоотправителей имеют право считать себя не связанными, после соответствующего уведомления, каким-либо соглашением или другим договором с этой конференцией, которые могут препятствовать им использовать неконференциальные судоходные линии. При наличии соглашения о лояльности грузоотправители и/или организации грузоотправителей уведомляют в течение периода в 30 дней о том, что они более не считают себя связанными данным соглашением; это уведомление действует с даты, указанной в нем, причем в соглашениях о лояльности в этих целях предусматривается период не менее 30 и не более 90 дней.

7. Отсроченные скидки, которые причитаются грузоотправителю и которые уже накоплены конференцией, не подлежат удержанию или конфискации как результат действий грузоотправителя, осуществленных на основании пункта 6 статьи 14.

8. Если перевозки какой-либо страны, осуществляемые судоходными линиями — членами конференции на определенном направлении, состоят преимущественно из одного или нескольких видов основных товаров, любое повышение тарифной ставки на один или большее число из этих товаров рассматривается как общее повышение тарифных ставок, и в этом случае применяются соответствующие положения настоящего Кодекса.

9. Конференции устанавливают любое общее повышение тарифных ставок, действующее в соответствии с настоящим Кодексом, на обусловленный минимальный период, всегда соблюдая правила о надбавках и регулировании тарифных ставок вследствие колебаний курсов иностранных валют. Период, в течение которого применяется общее повышение тарифных ставок, является вопросом, подлежащим рассмотрению во время консультаций, проводимых в соответствии с пунктом 2 статьи 14. Однако, если в ходе консультаций заинтересованные стороны не договорятся об ином, минимальный период между датой введения в действие общего повышения тарифных ставок и датой уведомления о последующем аналогичном повышении, поданного в соответствии с пунктом 1 статьи 14, должен быть не менее 10 месяцев.

Статья 15

ПООЩРИТЕЛЬНЫЕ ТАРИФНЫЕ СТАВКИ

1. Конференции должны устанавливать поощрительные тарифные ставки на товары нетрадиционного экспорта.

2. Заинтересованные грузоотправители, организации грузоотправителей или представители грузоотправителей представляют конференции всю необходимую и подходящую информацию, оправдывающую потребность в поощрительной тарифной ставке.

3. Должна быть установлена специальная процедура, предусматривающая принятие решения по заявлениям о предоставлении поощрительных тарифных ставок в течение 30 дней со дня получения такой информации, если не достигнута договоренность об ином. Должно проводиться четкое различие между этой процедурой и общим порядком рассмотрения возможности снижения тарифных ставок на другие товары или нераспространения на них повышения ставок.

4. Информация о процедуре рассмотрения заявлений о поощрительных тарифных ставках предоставляется конференцией грузоотправителям и/или организациям грузоотправителей и, по их просьбе, правительствам и/или другим надлежащим органам стран, торговля которых обслуживается конференцией.

5. Поощрительная тарифная ставка устанавливается обычно на период в 12 месяцев, если заинтересованные стороны не договорятся об ином. До истечения этого периода поощрительная тарифная ставка пересматривается по просьбе заинтересованного грузоотправителя и/или организации грузоотправителей, причем в этом случае грузоотправитель и/или организация грузоотправителей, по просьбе конференции, обязаны доказать, что продление действия этой та-

рифной ставки после истечения первоначального периода является оправданным.

6. При рассмотрении заявления о предоставлении поощрительной тарифной ставки конференция может принять во внимание, что, хотя эта тарифная ставка должна содействовать экспорту нетрадиционного товара, для которого она запрашивается, она не должна создавать существенные нарушения конкурентоспособности при экспорте аналогичного товара из другой страны, обслуживаемой данной конференцией.

7. Поощрительные тарифные ставки не исключаются из положений, касающихся введения надбавок или валютных коэффициентов корректировки тарифных ставок, как это предусмотрено статьями 16 и 17.

8. Каждая судоходная линия — член конференции, обслуживающая соответствующие порты на конференциальных направлениях перевозок, принимает и без достаточных оснований не должна отказываться от справедливой доли груза, для которого конференция установила поощрительную тарифную ставку.

Статья 16

НАДБАВКИ

1. Надбавки, вводимые конференцией для покрытия неожиданного или чрезвычайного увеличения издержек или снижения доходов, считаются временными. Они уменьшаются по мере улучшения положения или обстоятельств, ввиду которых они были введены, и при условии соблюдения пункта 6 статьи 16 отменяются, как только положение или обстоятельства, способствовавшие их введению, перестают иметь существенное значение. Об этом указывается в момент их введения с одновременным изложением, насколько это возможно, тех изменений в положении или обстоятельствах, которые ведут к увеличению, сокращению или отмене надбавок.

2. Надбавки, вводимые на груз, следующий в какой-либо определенный порт или из этого порта, также читаются временными и подобным же образом увеличиваются, сокращаются или отменяются при условии соблюдения пункта 6 статьи 16, когда положение в этом порту изменяется.

3. До введения надбавок как общих, так и относящихся только к определенному порту, должно быть дано уведомление, и при наличии просьбы об этом проводятся консультации в соответствии с процедурами настоящего Кодекса между соответствующей конференцией и другими непосредственно затронутыми введением надбавки сторонами, которым настоящий Кодекс предоставляет право участвовать в таких консультациях, кроме случаев, когда исключительные обстоятельства оправдывают немедленное вве-

дение надбавки. В случаях когда надбавка была введена без предварительных консультаций и имеется просьба об их проведении, они проводятся в возможно более короткий срок после введения надбавки. До проведения таких консультаций конференции предоставляют данные, которые, по их мнению, оправдывают введение надбавки.

4. При отсутствии иной договоренности между сторонами, в течение 15 дней после получения уведомления, поданного в соответствии с пунктом 3 статьи 16, если между заинтересованными сторонами, упомянутыми в этой статье, не имеется соглашения по вопросу о надбавке, соответствующие положения об урегулировании споров, предусмотренные в настоящем Кодексе, должны иметь превалирующее значение. При отсутствии иной договоренности между заинтересованными сторонами надбавка может, однако, быть введена до момента разрешения спора, если по истечении периода в 30 дней после получения вышеупомянутого уведомления спор остается все еще неразрешенным.

5. В случае если надбавка вводится в исключительных обстоятельствах без предварительных консультаций, предусмотренных в пункте 3 статьи 16, и если в ходе последующих консультаций соглашение не достигнуто, соответствующие положения об урегулировании споров, предусмотренные в настоящем Кодексе, должны иметь превалирующее значение.

6. Возникающие у судоходных линий — членов конференции финансовые потери в результате любой задержки вследствие консультаций и/или других процедур разрешения споров относительно введения надбавок в соответствии с положениями настоящего Кодекса по отношению к дате, с которой надбавка должна быть введена согласно уведомлению, поданному в соответствии с пунктом 3 статьи 16, могут быть компенсированы эквивалентным продлением срока действия надбавки, прежде чем она будет отменена. С другой стороны, если в результате консультаций или других процедур, предусмотренных настоящим Кодексом, будет впоследствии установлено и согласовано, что какая-либо надбавка, введенная конференцией, является неоправданной или чрезмерной, то, при отсутствии иной договоренности, полученные таким образом суммы или их излишек, установленные, как это указано выше, возвращаются соответствующим сторонам по их требованию в течение 30 дней с даты предъявления такого требования.

Статья 17

ВАЛЮТНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

1. Изменения валютного курса, включая официальную девальвацию или ревальвацию, которые ведут к изменениям в совокупных эксплуа-

тационных расходах и/или доходах судоходных линий — членов конференций, относящихся к их деятельности в рамках конференции, являются достаточным основанием для введения валютного коэффициента корректировки тарифных ставок или их изменения. Корректировка или изменение производятся таким образом, чтобы в итоге линии-члены, которых это касается, насколько это возможно, не извлекли для себя выгоды и не понесли потерь в результате такой корректировки или изменения тарифных ставок. Эта корректировка или изменение может принимать форму валютных надбавок или скидок, либо повышений или снижений тарифных ставок.

2. Такие корректировки или изменения осуществляются при условии уведомления, направляемого в соответствии с региональной практикой, если она существует; при этом, согласно положениям настоящего Кодекса, проводятся консультации между заинтересованной конференцией и другими сторонами, которых это непосредственно затрагивает и которым по настоящему Кодексу предоставляется право участвовать в консультациях, кроме тех случаев, когда исключительные обстоятельства оправдывают немедленное введение валютного коэффициента корректировки тарифных ставок или их изменения. В случае если это было осуществлено без предварительных консультаций, они проводятся в последующем в возможно более короткий срок. Эти консультации должны касаться порядка применения, размера и даты введения в действие валютного коэффициента корректировки тарифных ставок или их изменения, причем соблюдаются те же процедуры, что и предусмотренные в пунктах 4 и 5 статьи 16 в отношении надбавок. Такие консультации должны проводиться и заканчиваться в течение периода, не превышающего 15 дней с даты объявления о намерении применить валютную надбавку или провести изменение тарифных ставок.

3. Если в течение 15 дней проведения консультаций соглашение не достигнуто, соответствующие положения об урегулировании споров, предусмотренные в настоящем Кодексе, должны иметь превалирующее значение.

4. Положения пункта 6 статьи 16 применяются, с учетом необходимых поправок, к валютным коэффициентам корректировки тарифных ставок и к их изменениям, рассматриваемым в настоящей статье.

Глава V

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Статья 18

«БОЕВЫЕ» СУДА

Члены конференции не используют в перевозках, обслуживаемых этой конференцией, «бое-

вые» суда с целью исключения, предотвращения или ослабления конкуренции путем вытеснения из указанных перевозок судоходной линии, не состоящей членом данной конференции.

Статья 19

АДЕКВАТНОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ

1. Конференции должны принимать необходимые и соответствующие меры к тому, чтобы их линии-члены обеспечивали регулярное, адекватное и эффективное обслуживание требующейся частоты на охватываемых ими направлениях. При этом они организуют обслуживание таким образом, чтобы избегать, насколько это возможно, скопления судов и больших интервалов между их отходами. Конференции должны также принимать во внимание любые специальные меры, необходимые для организации обслуживания перевозок с учетом сезонных изменений в количестве грузов.

2. Конференции и другие стороны, которым по настоящему Кодексу предоставлено право участвовать в консультациях, включая, если они того желают, надлежащие органы, должны наблюдать за спросом на тоннаж, адекватностью и соответствием обслуживания, в особенности за возможностями рационализации и повышения эффективности обслуживания, а также поддерживать тесное сотрудничество в этих вопросах. Выгоды, полученные в результате рационализации обслуживания перевозок, должны справедливо отражаться на уровне тарифных ставок.

3. В отношении любого порта, который конференция обслуживает лишь при наличии обусловленного минимума груза, этот минимум указывается в тарифе. Грузоотправители должны давать соответствующее уведомление о наличии такого груза.

Статья 20

ГЛАВНАЯ КОНТОРА КОНФЕРЕНЦИИ

Конференция, как правило, учреждает свою главную контору в стране, торговлю которой она обслуживает, если судоходные линии — члены данной конференции не договорятся об ином.

Статья 21

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

Конференции учреждают местное представительство во всех обслуживаемых ими странах. Однако, когда имеются практические соображения против этого, представительство может быть создано на региональной основе. Фамилии и адреса представителей должны быть легко доступными, и эти представители должны обеспечивать быстрый обмен мнениями между грузоотправителями и конференциями с целью ускоре-

ния принятия решений. Когда конференция считается целесообразным, она предусматривает соответствующую передачу своим представителям полномочий на принятие решений.

Статья 22

СОДЕРЖАНИЕ КОНФЕРЕНЦИАЛЬНЫХ СОГЛАШЕНИЙ, СОГЛАШЕНИЙ ОБ УЧАСТИИ В ПЕРЕВОЗКАХ И СОГЛАШЕНИЙ О ЛОЯЛЬНОСТИ

Конференциальные соглашения, соглашения об участии в перевозках и соглашения о лояльности должны соответствовать применимым требованиям настоящего Кодекса и могут включать также другие положения, которые могут быть согласованы и не противоречат настоящему Кодексу.

Часть вторая

Глава VI

ПОЛОЖЕНИЯ И МЕХАНИЗМ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 23

1. Положения настоящей главы применяются в тех случаях, когда возникает спор, связанный с применением или действием положений настоящего Кодекса, между следующими сторонами:

- a) конференцией и судоходной линией;
- b) судоходными линиями — членами конференции;
- c) конференцией или судоходной линией — ее членом и организацией грузоотправителей или представителями грузоотправителей или грузоотправителями; и
- d) двумя или более конференциями.

Для целей настоящей главы термин «сторона» означает первоначальные стороны в споре, а также третьи стороны, которые вступили в процесс в соответствии с пунктом a) статьи 34.

2. Споры между судоходными линиями одного и того же флага, а также между организациями, принадлежащими к одной и той же стране, разрешаются в рамках национальной юрисдикции этой страны, если только это не создает серьезных трудностей в выполнении положений настоящего Кодекса.

3. Стороны в споре в первую очередь будут пытаться урегулировать его путем обмена мнениями или непосредственных переговоров с це-

лю нахождения взаимоприемлемого решения.

4. Споры между сторонами, указанными в пункте 1 статьи 23, которые относятся к:

a) отказу в приеме национальной судоходной линии в конференцию, обслуживающую внешнюю торговлю страны этой судоходной линии;

b) отказу в приеме в конференцию судоходной линии третьей страны;

c) исключению из конференции;

d) несоответствию конференциального соглашения настоящему Кодексу;

e) общему повышению тарифных ставок;

f) надбавкам;

g) изменениям тарифных ставок или введению валютного коэффициента корректировки тарифных ставок вследствие изменений валютного курса;

h) участию в перевозках; и

i) форме и условиям предлагаемых соглашений о лояльности

и которые не были разрешены путем обмена мнениями или непосредственных переговоров, передаются по просьбе любой из сторон в споре на международное обязательное примирение в соответствии с положениями настоящей главы.

Статья 24

1. Примирительная процедура начинается по просьбе одной из сторон в споре.

2. Просьба подается:

a) в спорах, относящихся к членству в конференциях,— не позднее 60 дней с даты получения заявителем решения конференции, включая мотивы этого решения, в соответствии с пунктом 4 статьи 1 и пунктом 3 статьи 4;

b) в спорах, относящихся к общему повышению тарифных ставок,— не позднее даты истечения периода после подачи уведомления, предусмотренного в пункте 1 статьи 14;

c) в спорах, относящихся к надбавкам,— не позднее даты истечения 30-дневного периода, предусмотренного в пункте 4 статьи 16, или, когда уведомление не было подано,— не позднее 15 дней с даты введения надбавки в действие; и

d) в спорах, относящихся к изменению тарифных ставок или к введению валютного коэффициента корректировки тарифных ставок вследствие изменений валютного курса,— не позднее пяти дней после даты истечения периода, предусмотренного в пункте 3 статьи 17.

3. Положения пункта 2 статьи 24 не применяются к спору, который передается на междуна-

родное обязательное примирение в соответствии с пунктом 3 статьи 25.

4. Просьбы о примирении в спорах иных, чем упомянутые в пункте 2 статьи 24, могут подаваться в любое время.

5. Сроки, предусмотренные в пункте 2 статьи 24, могут быть продлены по соглашению сторон.

6. Просьба о примирении считается поданной надлежащим образом, если доказано, что она была направлена другой стороне заказным письмом, телеграммой или телетайпом или была вручена ей в сроки, указанные в пунктах 2 или 5 статьи 24.

7. Если просьба не была подана в сроки, указанные в пунктах 2 или 5 статьи 24, то решение конференции является окончательным и никакая сторона в споре не может начать процесс в соответствии с настоящей главой, с тем чтобы оспорить это решение.

Статья 25

1. Если стороны согласились, чтобы споры, указанные в подпунктах a, b, c, d, h и i пункта 4 статьи 23, разрешались посредством иных процедур, чем те, которые установлены в этой статье, или договорились о процедуре разрешения конкретного спора, возникшего между ними, то такие споры, по просьбе любой из сторон в споре, разрешаются так, как это предусмотрено их соглашением.

2. Положения пункта 1 статьи 25 применяются также к спорам, указанным в подпунктах e, f и g пункта 4 статьи 23, если национальное законодательство, правила или предписания не лишают грузоотправителей этой свободы выбора.

3. Если примирительная процедура начата, то такая процедура имеет приоритет перед средствами урегулирования, предусмотренными национальным правом. Если какая-либо сторона обращается к средствам урегулирования, предусмотренным национальным правом, в отношении спора, к которому применимы положения настоящей главы, не прибегая к процедурам, предусмотренным в настоящей главе, то по просьбе ответчика процесс приостанавливается, а суд или иной орган, где испрашивается применение национальных средств урегулирования, передает этот спор на процедуру урегулирования, определенную в настоящей главе.

Статья 26

1. Договаривающиеся стороны предоставляют конференциям и организациям грузоотправителей такие полномочия, которые являются необходимыми для применения положений настоящей главы, в частности:

а) конференция или организация грузоотправителей может возбудить процесс как сторона или быть указана как сторона в процессе в ее коллективном качестве;

б) любое уведомление конференции или организации грузоотправителей в ее коллективном качестве является также уведомлением каждому члену такой конференции или организации грузоотправителей;

с) уведомление конференции или организации грузоотправителей направляется в адрес главной конторы конференции или организации грузоотправителей. Каждая конференция или организация грузоотправителей регистрирует адрес своей главной конторы у регистратора, назначенного в соответствии с пунктом 1 статьи 46. Если конференция или организация грузоотправителей не зарегистрировала адрес или не имеет главной конторы, то уведомление любому члену на имя конференции или организации грузоотправителей считается уведомлением такой конференции или организации.

2. Принятие или отклонение конференцией или организацией грузоотправителей рекомендации примирителей считается принятием или отклонением такой рекомендации каждым ее членом.

Статья 27

Если стороны не договорятся об ином, примирители могут решить вынести рекомендацию на основе письменных заявлений без устного разбирательства.

В. МЕЖДУНАРОДНОЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ПРИМИРЕНИЕ

Статья 28

В международном обязательном примирении надлежащие органы Договаривающейся стороны, если они об этом просят, участвуют в процессе, поддерживая сторону, имеющую национальность этой Договаривающейся стороны, или сторону в споре, возникшем в связи с внешней торговлей этой Договаривающейся стороны, либо могут выступать в качестве наблюдателя в таком примирительном процессе.

Статья 29

1. В международном обязательном примирении процесс проводится в месте, единодушно согласованном сторонами, а при недостижении такого согласия — в месте, определенном примирителями.

2. При определении места примирительного процесса стороны и примирители принимают во внимание, в частности, те страны, которые тесно связаны с данным спором, имея в виду стра-

ну соответствующей судоходной линии, и, особенно если спор связан с грузом, — страну происхождения груза.

Статья 30

1. Для целей настоящей главы учреждается Международная группа примирителей в составе известных или опытных экспертов в области права, экономики морского транспорта или внешней торговли и финансов, — что определяется выбирающими их Договаривающимися сторонами, — которые действуют в независимом качестве.

2. Каждая Договаривающаяся сторона может в любое время назначить членов Группы в количестве до 12 человек и сообщает их фамилии регистратору. Назначения, каждое сроком на шесть лет, могут возобновляться. В случае смерти, неспособности выполнять свои обязанности или ухода в отставку члена Группы Договаривающаяся сторона, назначившая это лицо, назначает преемника на оставшийся срок. Назначения вступают в силу с даты получения регистратором уведомления об этих назначениях.

3. Регистратор ведет список членов Группы и регулярно информирует Договаривающиеся стороны о ее составе.

Статья 31

1. Цель примирительной процедуры заключается в полюбовном урегулировании спора посредством рекомендаций, формулируемых независимыми примирителями.

2. Примирители выясняют спорные вопросы, запрашивают с этой целью у сторон любую информацию и на ее основе представляют сторонам рекомендацию для урегулирования данного спора.

3. Стороны должны добросовестно сотрудничать с примирителями для того, чтобы дать им возможность выполнить их функции.

4. При условии соблюдения положений пункта 2 статьи 25 стороны в споре могут в любой момент примирительного процесса принять согласованное решение обратиться к иной процедуре для урегулирования их спора. Стороны в споре, который подлежал разрешению в соответствии с иной процедурой, чем та, которая предусмотрена в настоящей главе, могут по взаимному согласию решить обратиться к международному обязательному примирению.

Статья 32

1. Примирение осуществляется либо одним примирителем, либо нечетным числом примирителей, согласованных или назначенных сторонами.

2. Если стороны не могут договориться о числе или о назначении примирителей, как предусмотрено в пункте 1 статьи 32, примирение осуществляется тремя примирителями: каждая сторона назначает по одному примирителю соответственно в заявлении (заявлениях) о претензии и ответе на претензию, и два назначенных таким образом примирителя назначают третьего, который действует в качестве председателя.

3. Если в ответе на претензию не указан примиритель, который должен быть назначен в случаях, когда применяется пункт 2 статьи 32, то в течение 30 дней после получения заявления о претензии второй примиритель выбирается указанным в заявлении о претензии примирителем путем жеребьевки из числа членов Группы, назначенных Договаривающейся стороной или сторонами, чья национальность имеет (имеют) ответчик (ответчики).

4. Если примирители, назначенные в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 32, не могут договориться о назначении третьего примирителя в течение 15 дней после даты назначения второго примирителя, он выбирается назначенными примирителями путем жеребьевки в течение последующих 5 дней. До проведения жеребьевки учитывается, что:

a) никакой член Группы примирителей, имеющий то же гражданство, что любой из двух назначенных примирителей, не имеет права выбираться путем жеребьевки;

b) каждый из двух назначенных примирителей может исключить из списка членов Группы примирителей равное число примирителей при условии, что останутся по крайней мере 30 членов Группы, имеющих право быть выбранными путем жеребьевки.

Статья 33

1. Если несколько сторон просят о примирении с одним и тем же ответчиком по одному и тому же спорному вопросу или вопросам, которые тесно взаимосвязаны, то ответчик может просить об объединении этих дел.

2. Просьба об объединении рассматривается и решение принимается большинством голосов председателей уже выбранных примирителей. Если такая просьба удовлетворена, то председатели назначают примирителей для рассмотрения объединенного дела из числа уже назначенных или выбранных примирителей при условии, что выбирается нечетное число примирителей и что примиритель, который был первым назначен каждой из сторон, является одним из примирителей для рассмотрения объединенного дела.

Статья 34

Если примирительная процедура уже начата, то любая сторона, иная чем надлежащий орган, упомянутый в статье 28, может вступить в процесс:

либо

a) в качестве стороны — в случае непосредственной экономической заинтересованности;

либо

b) в качестве стороны, поддерживающей одну из первоначальных сторон — в случае косвенной экономической заинтересованности,

если только ни одна из первоначальных сторон не возражает против такого участия в процессе.

Статья 35

1. Рекомендации примирителей выносятся в соответствии с положениями настоящего Кодекса.

2. Если в Кодексе не содержится положений по какому-либо вопросу, примирители применяют право, о котором стороны договорились в момент начала примирительного процесса или впоследствии, но не позднее, чем во время представления доказательств примирителям. При отсутствии такой договоренности применяется право, которое, по мнению примирителей, наиболее тесно связано с данным спором.

3. Примирители не выносят решения по спору *ex aequo et bono*, если только стороны не договорились об этом после возникновения спора.

4. Примирители не выносят заключения *opinionem* на основании неясности закона.

5. Примирители могут рекомендовать такие средства защиты права и освобождения от ответственности, какие предусмотрены в праве, применимом к данному спору.

Статья 36

Рекомендации примирителей должны быть мотивированы.

Статья 37

1. Если стороны не договорились до начала, в ходе или после процедуры примирения о том, что рекомендация примирителей является обязательной, она становится обязательной в силу ее принятия сторонами. Рекомендация, принятая некоторыми из сторон в споре, обязательна лишь для этих сторон.

2. О принятии рекомендации стороны должны сообщить примирителям по указанному ими адресу не позднее 30 дней после получения уведомления о рекомендации; в противном случае считается, что рекомендация не принята.

3. Любая сторона, которая не принимает рекомендацию, в течение 30 дней после периода, указанного в пункте 2 статьи 37, подробно сообщает примирителям и другим сторонам в письменной форме о мотивах отклонения рекомендации.

4. Если рекомендация принята сторонами, то примирители незамедлительно составляют и подписывают протокол об урегулировании спора, и с этого момента рекомендация становится обязательной для этих сторон. Если рекомендация не принята всеми сторонами, примирители составляют доклад в отношении сторон, отклоняющих рекомендацию, в котором указывается существо спора и то, что этим сторонам не удалось его урегулировать.

5. Рекомендация, ставшая обязательной для сторон, выполняется ими незамедлительно или в такой более поздний срок, который указан в рекомендации.

6. Любая сторона может обусловить свое принятие рекомендации принятием ее всеми или определенными сторонами в споре.

Статья 38

1. Рекомендация представляет собой окончательное разрешение спора между сторонами, которые ее принимают, за исключением случаев, когда она не признана и не приведена в исполнение в соответствии с положениями статьи 39.

2. «Рекомендация» включает толкование, разъяснение или пересмотр ее примирителями до того, как она была принята.

Статья 39

1. Каждая Договаривающаяся сторона признает рекомендацию как обязательную в отношениях между сторонами, которые ее приняли, и, при условии соблюдения положений пунктов 2 и 3 статьи 39, приводит в исполнение по просьбе любой такой стороны все обязательства, возложенные рекомендацией, как если бы это было окончательным решением суда данной Договаривающейся стороны.

2. Рекомендация не признается и не приводится в исполнение по просьбе стороны, упомянутой в пункте 1 статьи 39, лишь в том случае, если суд или другой компетентный орган страны, где испрашивается ее признание и приведение в исполнение, убеждается в том, что:

a) дееспособность любой стороны, которая приняла рекомендацию, согласно применимому к ней праву была в момент принятия ограничена в какой-либо мере;

b) при вынесении рекомендации имел место обман или принуждение;

c) рекомендация противоречит публичному порядку страны, где она приводится в исполнение; или

d) состав примирителей или примирительная процедура не соответствовали положениям настоящего Кодекса.

3. Любая часть рекомендации не признается и не приводится в исполнение, если суд или другой компетентный орган убеждается в том, что такая часть подпадает под любой из подпунктов пункта 2 статьи 39 и может быть выделена из других частей рекомендации. Если такая часть не может быть выделена, то вся рекомендация не признается и не приводится в исполнение.

Статья 40

1. Если рекомендация принята всеми сторонами, рекомендация и ее мотивы могут быть опубликованы с согласия всех сторон.

2. Если рекомендация отклонена одной или более сторонами, но принята одной или более другими сторонами:

a) сторона или стороны, отклоняющие рекомендацию, публикуют свое обоснование ее отклонения в соответствии с пунктом 3 статьи 37 и могут одновременно опубликовать рекомендацию и ее мотивы;

b) сторона, которая приняла рекомендацию, может опубликовать рекомендацию и ее мотивы; она может также опубликовать обоснование отклонения, изложенное любой другой стороной, если только эта другая сторона уже не опубликовала факт своего отклонения и его обоснование в соответствии с подпунктом a) пункта 2 статьи 40.

3. Если рекомендация не принята ни одной из сторон, каждая сторона может опубликовать рекомендацию и ее мотивы, а также факт своего собственного отклонения рекомендаций и его обоснование.

Статья 41

1. Документы и заявления, содержащие фактическую информацию и предоставленные любой стороной примирителям, предаются гласности, если только эта сторона или большинство примирителей не примут иного решения.

2. Такие документы и заявления, представляемые стороной, могут подаваться этой стороной в поддержку ее дела в последующих процессах между теми же сторонами, вытекающих из того же спора.

Статья 42

Если рекомендация не стала обязательной для сторон, то никакие мнения или мотивы, выдвинутые примирителями, и никакие уступки или предложения, сделанные сторонами в интересах примирительной процедуры, не затрагивают законных прав и обязанностей любой из сторон.

Статья 43

1. а) Расходы на примирителей и все расходы по проведению примирительного процесса распределяются поровну между сторонами процесса, если только они не договорятся об ином.

б) В случаях, когда примирительный процесс аванс или обеспечение возмещения расходов, упомянутых в подпункте а пункта 1 статьи 43.

2. Каждая сторона несет все расходы, которые у нее возникают в связи с процессом, если только стороны не договорятся об ином.

3. Несмотря на положения пунктов 1 и 2 статьи 43, примирители, если они единодушно решат, что какая-либо сторона предъявила претензию недобросовестно или необоснованно, могут возложить на эту сторону какую-либо часть или все расходы других сторон в процессе. Такое решение является окончательным и обязательным для всех сторон.

Статья 44

1. Неявка стороны или непредставление ею своих объяснений по делу на какой-либо стадии процесса не считается признанием притязаний другой стороны. В таком случае другая сторона может по своему выбору просить примирителей прекратить процесс или рассмотреть переданные им вопросы и представить рекомендацию в соответствии с положениями о вынесении рекомендаций, изложенными в настоящем Кодексе.

2. До прекращения процесса примирители предоставляют стороне, которая не явилась или не представила своих объяснений по делу, отсрочку, не превышающую 10 дней, если только они не убеждены, что сторона не намерена явиться или представить свои объяснения по делу.

3. Несоблюдение процессуальных сроков, установленных настоящим Кодексом или определенными примирителями, в частности сроков для представления заявлений или информации, рассматривается как неявка на процесс.

4. Если процесс был прекращен из-за неявки какой-либо из сторон или непредставления ею своих объяснений по делу, примирители составляют доклад о неявке этой стороны или непредставлении ею своих объяснений по делу.

Статья 45

1. Примирители следуют процессуальным нормам, предусмотренным настоящим Кодексом.

2. Правила процедуры, прилагаемые к настоящей Конвенции, рассматриваются как типовые правила для руководства примирителям. Примирители могут по взаимному согласию применять, дополнять или изменять правила, содержащиеся

в приложении, или формулировать свои собственные правила процедуры в той мере, в какой такие дополнительные, измененные или другие правила не противоречат положениям настоящего Кодекса.

3. Если стороны согласятся, что это может послужить интересам быстрого и недорогого разрешения данного дела, они могут договориться о правилах процедуры, которые не противоречат положениям настоящего Кодекса.

4. Примирители формулируют свою рекомендацию на основе единогласия, а при недостижении такового — большинством голосов.

5. Примирительный процесс заканчивается, и примирители выносят рекомендацию не позднее 6 месяцев с даты назначения примирителей, за исключением случаев, о которых говорится в подпунктах e, f и g пункта 4 статьи 23 и для которых действуют сроки, указанные в пункте 1 статьи 14 и пункте 4 статьи 16. Этот шестимесячный период может быть продлен по соглашению сторон.

С. ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ МЕХАНИЗМ

Статья 46

1. За шесть месяцев до вступления настоящей Конвенции в силу Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, при условии утверждения Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций и с учетом мнений, выраженных Договаривающимися сторонами, назначает регистратора, которому может быть придан в помощь такой дополнительный штат служащих, какой может быть необходим для выполнения функций, перечисленных в пункте 2 статьи 46. Административное обслуживание регистратора и его помощников обеспечивается Отделением Организации Объединенных Наций в Женеве.

2. Регистратор, по консультации в соответствующих случаях с Договаривающимися сторонами, выполняет следующие функции:

а) ведет список примирителей для Международной группы примирителей и регулярно информирует Договаривающиеся стороны о составе Группы;

б) сообщает заинтересованным сторонам по их просьбе фамилии и адреса примирителей;

в) получает и хранит копии просьб о примирении, ответов, рекомендаций, сообщений о их принятии или отклонении, включая мотивы отклонения;

г) предоставляет, с соблюдением положений статьи 40, организациям грузоотправителей, конференциям и правительствам по их просьбе и за их счет копии рекомендаций и мотивов их отклонения;

е) предоставляет информацию неконфиденциального характера и без ссылки на соответствующие стороны о законченных примирительных делах в целях подготовки материала для Конференции по обзору, упомянутой в статье 52; и

г) выполняет другие функции, возложенные на регистратора в соответствии с подпунктом с пункта 1 статьи 26 и пунктами 2 и 3 статьи 30.

Глава VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Статья 47

ВЫПОЛНЕНИЕ

1. Каждая Договаривающаяся сторона принимает такие законодательные или иные меры, которые могут быть необходимы для обеспечения выполнения настоящей Конвенции.

2. Каждая Договаривающаяся сторона препровождает Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который является депозитарием, тексты законодательных или иных актов, которые она приняла для обеспечения выполнения настоящей Конвенции.

Статья 48

ПОДПИСАНИЕ, РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ, УТВЕРЖДЕНИЕ И ПРИСОЕДИНЕНИЕ

1. Настоящая Конвенция остается открытой для подписания с 1 июля 1974 года по 30 июня 1975 года включительно в Центральных Учреждениях Организации Объединенных Наций и затем будет открыта для присоединения.

2. Все государства^a имеют право стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции путем:

а) подписания с условием ратификации, принятия или утверждения — с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или

^a На 9-м пленарном заседании 6 апреля 1974 года Конференция согласилась со следующим пониманием, рекомендованным Третьим главным комитетом:

«В соответствии с ее положениями настоящая Конвенция будет открыта для участия всех государств, и Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций будет выступать в качестве депозитария. Конференция понимает, что Генеральный секретарь при исполнении своих функций депозитария конвенции или любого другого многостороннего юридически обязательного документа, в котором содержится положение об участии «всех государств», будет следовать практике Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций при проведении в жизнь такого положения и, в случае необходимости, будет запрашивать мнение Генеральной Ассамблеи до получения подписи или документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении».

б) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении; или

с) присоединения.

3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи с этой целью документа на хранение депозитарию.

Статья 49

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с даты, на которую не менее 24 государств, общий тоннаж которых составляет по меньшей мере 25% мирового тоннажа, стали ее Договаривающимися сторонами в соответствии со статьей 48. Для целей настоящей статьи учитывается тоннаж, указанный в *Регистре судов Ллойда — статистические таблицы за 1973 год*, таблица 2 «Анализ мирового флота по основным типам», в отношении судов для перевозки генеральных грузов (включая грузо-пассажирские суда) и контейнеровозов (полностью яченстых), исключая резервный флот Соединенных Штатов Америки и американский и канадский флот на Великих озерах^b.

2. Для каждого государства, которое впоследствии ратифицирует, принимает, утверждает Конвенцию или присоединяется к ней, настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с даты сдачи на хранение таким государством соответствующего документа.

3. Любое государство, которое становится Договаривающейся стороной настоящей Конвенции после вступления в силу поправки, если только оно не заявляет об ином намерении:

а) считается Стороной настоящей Конвенции с внесенной в нее поправкой; и

б) считается Стороной Конвенции без внесенной в нее поправки в отношении любой Стороны настоящей Конвенции, не связанной этой поправкой.

Статья 50

ДЕНОНСАЦИЯ

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована любой Договаривающейся стороной в любое время по истечении двухлетнего периода с даты вступления Конвенции в силу.

2. Денонсация доводится до сведения депозитария в письменной форме и вступает в силу по истечении одного года или такого более продолжительного периода, который может быть указан в документе о денонсации, с даты его получения депозитарием.

^b Требования по тоннажу применительно к пункту 1 статьи 49 изложены ниже в части второй.

Статья 51 ПОПРАВКИ

1. Любая Договаривающаяся сторона может предложить одну или более поправок к настоящей Конвенции, направив их депозитарию. Депозитарий распространяет такие поправки среди Договаривающихся сторон для принятия и среди государств, имеющих право стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции, но не являющихся таковыми, — для их сведения.

2. Каждая предлагаемая поправка, распространенная в соответствии с пунктом 1 статьи 51, считается принятой, если ни одна из Договаривающихся сторон не сообщает депозитарию о своих возражениях против нее в течение 12 месяцев с даты ее распространения депозитарием. Если какая-либо Договаривающаяся сторона сообщает о возражениях против предлагаемой поправки, такая поправка не считается принятой и не вступает в силу.

3. Если не было сообщено о возражениях, поправка вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через шесть месяцев по истечении периода в двенадцать месяцев, упомянутого в пункте 2 статьи 51.

Статья 52

КОНФЕРЕНЦИИ ПО ОБЗОРУ

1. Конференция по обзору созывается депозитарием по истечении пяти лет с даты вступления настоящей Конвенции в силу для рассмотрения действия Конвенции, в особенности ее выполнения, а также для рассмотрения и принятия соответствующих поправок.

2. По истечении четырех лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции депозитарий запрашивает мнение всех государств, имеющих право участвовать в Конференции по обзору, и на основе полученных мнений подготавливает и распространяет проект повестки дня, а также поправки, предлагаемые для рассмотрения Конференцией.

3. Последующие конференции по обзору созываются таким же образом каждые пять лет или, по просьбе одной трети Договаривающихся сторон настоящей Конвенции, в любое время после первой Конференции по обзору, если только она не примет иного решения.

4. Несмотря на положения пункта 1 статьи 52, если настоящая Конвенция не вступила в силу по истечении пяти лет с даты принятия Заключительного акта Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций, Конференция по обзору созывается по

просьбе одной трети государств, имеющих право стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции, Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, при условии утверждения Генеральной Ассамблеей, для пересмотра положений Конвенции и ее приложений и для рассмотрения и принятия соответствующих поправок.

Статья 53

ФУНКЦИИ ДЕПОЗИТАРИЯ

1. Депозитарий уведомляет подписавшие и присоединившиеся государства о:

a) подписании, ратификациях, принятиях, утверждениях и присоединениях в соответствии со статьей 48;

b) дате вступления настоящей Конвенции в силу в соответствии со статьей 49;

c) денонсациях настоящей Конвенции в соответствии со статьей 50;

d) оговорках к настоящей Конвенции и снятии оговорок;

e) текстах законодательных или иных актов, которые каждая Договаривающаяся сторона приняла для обеспечения выполнения настоящей Конвенции в соответствии со статьей 47;

f) предлагаемых поправках и возражениях против предлагаемых поправок в соответствии со статьей 51; и

g) вступлении в силу поправок в соответствии с пунктом 3 статьи 51.

2. Депозитарий предпринимает также такие действия, которые являются необходимыми в соответствии со статьей 52.

Статья 54

АУТЕНТИЧНЫЕ ТЕКСТЫ — СДАЧА НА ХРАНЕНИЕ

Подлинник настоящей Конвенции, тексты которой на английском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом уполномоченные и то своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию в днн, указанные против их подписей.

ПРИЛОЖЕНИЕ К КОНВЕНЦИИ

Типовые правила процедуры международного обязательного примирения

Правило 1

1. Любая сторона, желающая начать примирительный процесс в соответствии с Кодексом, направляет другой стороне и в копии регистратору просьбу об этом в письменной форме вместе с заявлением о претензии.

2. Заявление о претензии должно содержать:

а) точное наименование каждой стороны в споре и ее адрес;

б) краткое изложение относящихся к делу фактов, спорные вопросы и предложение истца по урегулированию спора;

в) заявление о том, желательно ли устное разбирательство и если оно желательно, то данные в той мере, в какой они известны, об именах и адресах лиц со стороны истца, включая экспертов, которые должны представить доказательства;

г) в качестве приложения — такие подтверждающие документы и соответствующие соглашения, заключенные сторонами, которые истец может считать необходимыми во время предъявления претензии;

д) указание требуемого числа примирителей, предложения относительно назначения примирителей или фамилию примирителя, назначенного истцом в соответствии с пунктом 2 статьи 32; и

е) предложения, если таковые имеются, относительно правил процедуры.

3. Заявление о претензии должно быть датировано и подписано данной стороной.

Правило 2

1. Если ответчик решит ответить на претензию, он направляет в течение 30 дней с даты получения им заявления о претензии ответ другой стороне и в копии регистратору.

2. Ответ должен содержать:

а) краткое изложение относящихся к делу фактов, которые противопоставляются доводам, содержащимся в заявлении о претензии, предложение ответчика, если таковое имеется, относительно урегулирования спора, а также любые средства защиты права, предлагаемые им для урегулирования спора;

б) заявление о том, желательно ли устное разбирательство и если оно желательно, то данные в той мере, в какой они известны, об именах и адресах лиц со стороны ответчика, включая экспертов, которые должны представить доказательства;

в) в качестве приложения такие подтверждающие документы и соответствующие соглашения, заключенные сторонами, которые ответчик может считать необходимыми во время направления его ответа;

г) указание требуемого числа примирителей, предложения относительно назначения примирителей или фамилию примирителя, назначенного ответчиком в соответствии с пунктом 2 статьи 32; и

д) предложения, если таковые имеются, относительно правил процедуры.

3. Ответ должен быть датирован и подписан данной стороной.

Правило 3

1. Любое лицо или другая заинтересованная сторона, желающие принять участие в примирительном процессе согласно статье 34, направляют сторонам в споре и в копии регистратору просьбу об этом в письменной форме.

2. Если желательно участие в процессе в соответствии с пунктом а статьи 34, то в просьбе излагаются мотивы этого, включая информацию, требуемую согласно подпунктам а, б и г пункта 2 правила 1.

3. Если желательно участие в процессе в соответствии с пунктом б статьи 34, то в просьбе указываются мотивы этого, а также какой из сторон в споре будет оказывать поддержку.

4. Любое возражение против просьбы об участии в процессе такой стороны направляется ей возражающей стороной и в копии другой стороне в течение 7 дней после получения просьбы об участии.

5. В случае объединения двух или более процессов последующие просьбы об участии в качестве третьей стороны направляются всем заинтересованным сторонам, каждая из которых может выдвинуть возражения в соответствии с настоящим правилом.

Правило 4

По договоренности между сторонами в споре и по ходатайству любой стороны примирителя, предоставив сторонам возможность высказаться, могут распорядиться об объединении или разделении всех или некоторых претензий, имеющихся на данный момент у этих же сторон по отношению друг к другу.

Правило 5

1. Любая сторона может заявить отвод примирителю при наличии обстоятельств, вызывающих обоснованные сомнения относительно его независимости.

2. Заявление об отводе с указанием мотивов отвода должно быть сделано до даты окончания процесса, прежде чем примирители вынесут свою рекомендацию. Любое такое заявление рассматривается безотлагательно и, в первую очередь, в качестве предварительного вопроса: решение по нему принимается большинством голов примирителей в случаях, когда было назначено более одного примирителя. Решение в таких случаях является окончательным.

3. В случае смерти, выхода в отставку, неспособности выполнять свои обязанности или дисквалификации примирителя он немедленно заменяется.

4. Прерванный таким образом процесс возобновляется с того момента, на котором он был прерван, если только стороны не договорились или примирители не распорядились о новом рассмотрении или повторном слушании каких-либо устных показаний.

Правило 6

Примирители сами определяют свою юрисдикцию и/или компетенцию в соответствии с положениями Кодекса.

Правило 7

1. Примирители получают и рассматривают все письменные заявления, документы, affidavits, публикации и любые другие доказательства, включая устные, которые могут быть им представлены любой из сторон или от ее имени, и дают им такую оценку, которой такие доказательства, по их мнению, заслуживают.

2. а) Каждая сторона может представить примирителям любые материалы, которые она считает относящимися к делу, и в момент такого представления передает заверенные копии всем другим сторонам в процессе, которым должна быть предоставлена надлежащая возможность ответа на такой материал.

б) Только примирители решают вопрос об относимости и существенности доказательств, представленных им сторонами.

с) Примирители могут потребовать от сторон представления таких дополнительных доказательств, которые они могут счесть необходимыми для выяснения и разрешения спора, при условии, что другие стороны в процессе имеют надлежащую возможность прокомментировать такие дополнительно представленные доказательства.

Правило 8

1. Во всех случаях, когда в Кодексе или в настоящих Правилах предусмотрено определенное число дней для совершения какого-либо действия, дата, с которой начинается исчисление данного срока, не принимается в расчет, но учитывается последний день этого срока, кроме случаев, когда этот последний день приходится на субботу, на воскресенье или на официальный праздник в месте примирения; в таких случаях последним днем является следующий рабочий день.

2. Если предусматриваемый срок составляет менее семи дней, приходящиеся на него субботы, воскресенья и официальные праздники исключаются из расчета.

Правило 9

При условии соблюдения содержащихся в Кодексе положений о процессуальных сроках примирители могут по ходатайству одной из сторон или по соглашению между ними продлить любой срок, установленный примирителями.

Правило 10

1. Примирители устанавливают порядок разбирательства и, если нет иной договоренности, назначают дату и час каждого заседания.

2. Если стороны не договорятся об ином, процесс проходит при закрытых дверях.

3. Примирители, прежде чем объявить об окончании разбирательства, особо опрашивают все стороны, могут ли они представить какие-либо дополнительные доказательства, о чем делается соответствующая запись в протоколе.

Правило 11

Рекомендации примирителей формулируются письменно и должны включать:

- a) точное наименование и адрес каждой стороны;
- b) указание способа назначения примирителей, включая их фамилии;
- c) дату и место примирительного процесса;
- d) краткое изложение примирительного процесса в том виде, в каком примирители сочтут это нужным;
- e) краткое изложение фактов, установленных примирителями;
- f) краткое изложение заявлений сторон;
- g) изложение решений по спорным вопросам с указанием мотивов;
- h) подписи примирителей и дату каждой подписи; и
- i) адрес, по которому направляется сообщение о принятии или отклонении рекомендации.

Правило 12

Рекомендация должна, по возможности, содержать решение относительно расходов в соответствии с положениями Кодекса. Если рекомендации не содержат полного решения относительно расходов, примирители в возможно более короткий срок и во всяком случае не позднее 60 дней после вынесения рекомендации выносят решение в письменной форме относительно расходов, как это предусматривается Кодексом.

Правило 13

В рекомендациях примирителей учитываются также ранее рассмотренные аналогичные дела во всех случаях, когда это будет способствовать более единообразному применению Кодекса и соблюдению рекомендаций примирителей.

Приложение II

РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ КОНФЕРЕНЦИЕЙ

1. Завершение работы Конференции

Конференция полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций,

сбравшись в соответствии с резолюцией 3035 (XXVII) Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 1972 года для рассмотрения и принятия конвенции или любого другого многостороннего имеющего обязательную юридическую силу документа о Кодексе поведения линейных конференций,

единогласно приняв решение в отношении значительного числа пунктов, изложенных в проекте Кодекса поведения линейных конференций, приложенном к докладам трех главных комитетов Конференции полномочных представителей,

отметив, что принципы в отношении решения некоторых основных вопросов, рассматривающихся Конференцией полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций, представленные Председателем Конференции и прилагаемые к настоящей резолюции, были приняты из числа участвующих в Конференции стран всеми развивающимися странами, всеми социалистическими странами Восточной Европы и рядом развитых стран с рыночной экономикой, и отметив также, что ряд других развитых стран с рыночной экономикой не приняли упомянутые выше принципы, а ряд других таких стран зарезервировали свою позицию по этому вопросу,

учитывая, что все страны, которые приняли принципы, упомянутые в предыдущем пункте, согласились с тем, что эти принципы должны составить основу дальнейшей работы над соответствующими разделами проекта Кодекса поведения линейных конференций,

учитывая также точки зрения стран, которые не приняли принципы, упомянутые выше, и желание этих стран, чтобы их мнение было учтено в дальнейшей работе,

1. *отмечает* значительный прогресс, достигнутый в ходе первой части Конференции;

2. *отмечает* также доклад о пленарных заседаниях Конференции и доклады ее трех главных комитетов;

3. *считает*, что интересы всех стран наилучшим образом будут соблюдены путем возобновления Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций в Женеве 11 марта 1974 года на срок в три недели для того, чтобы она смогла завершить выполнение своей задачи;

4. *просит* Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и Генерального секретаря ЮНКТАД принять необходимые меры для возобновления Конференции полномочных представителей;

5. *подтверждает*, что единодушно согласованные тексты по значительному числу пунктов, содержащихся в проекте Кодексов поведения линейных конференций, приложенном к докладам трех главных комитетов Конференции полномочных представителей, не будут вновь обсуждаться и в тексты данных пунктов не будет вноситься никаких изменений, кроме редакторских поправок и/или поправок с точки зрения юридической терминологии, которые могут быть сочтены необходимыми;

6. *отмечает* согласие всех стран, принявших принципы в отношении решения некоторых основных вопросов, рассматривавшихся Конференцией полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций, представленных Председателем Конференции и приложенных к настоящей резолюции, продолжать считать эти принципы основой для дальнейшей работы возобновленной Конференции полномочных представителей и не возобновлять дискуссию по этим принципам, а также не возобновлять дискуссию и не вносить никаких изменений в соответствующие пункты проекта кодекса, согласованные всемирными странами и основанные на этих принципах, за исключением редакторских поправок и/или поправок с точки зрения юридической терминологии, которые могут быть сочтены необходимыми, или любых других редакционных изменений, необходимых для обеспечения большего соответствия текстов этих пунктов согласованным принципам;

7. *подтверждает* желание всех сторон настоящей резолюции продолжить переговоры на возобновленной Конференции полномочных представителей на основе результатов, достигнутых

на этой отложенной сессии, с целью рассмотрения и принятия на возобновленной Конференции конвенции или любого другого многостороннего имеющего обязательную юридическую силу документа по Кодексу поведения линейных конференций;

8. просит секретариат ЮНКТАД обработать с точки зрения юридической терминологии тексты, приложенные к докладам главных комитетов Конференции, и разослать эти тексты правительствам всех стран-участниц для облегчения рассмотрения их этими странами до начала возобновления Конференции полномочных представителей.

*6-е пленарное заседание
15 декабря 1973 года*

ПРИЛОЖЕНИЕ К РЕЗОЛЮЦИИ I

Принципы, касающиеся решения некоторых фундаментальных вопросов, находящихся на рассмотрении Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций

A. Роль правительств

1. По запросу правительств конференции должны представлять им необходимую информацию.

2. Представители правительств имеют право присутствовать на консультациях, полностью участвовать в обсуждениях, вносить предложения и содействовать достижению договоренности между сторонами, но не играют никакой роли при принятии решения.

3. Правительства имеют аналогичное право на участие в процедурах примирения.

B. Участие в перевозках

1. Равенство прав национальных линий на обоих концах направления.

2. Линиям третьего флага, там, где они существуют, должна быть отведена доля в 20%.

3. Если национальные линии не перевозят или неспособны перевозить отведенную им долю и они сами принимают такое решение по этому пункту, то та часть их доли перевозок, которую они не осуществляют, передается в пул, где она должна быть разделена pro rata.

4. Национальные линии в рамках региона на одном конце направления должны обладать возможностью гибкого внесения корректировок между собой в отношении их долей.

C. Выполнение

1. В ходе консультаций стороны должны прилагать все усилия в целях достижения урегулирования.

2. Там, где вопрос не решен путем консультаций и возникает спор, он должен быть представлен на рассмотрение обязательного международного примирения; в число таких вопросов входят тарифные ставки, надбавки и факторы валютных корректировок.

3. Рекомендации примирителей, если они приняты сторонами, обязательны к выполнению.

4. Если рекомендации примирителей отвергаются, то причины их отказа должны быть подробно изложены в письменном виде и опубликованы.

5. Конференция по обзору должна созываться по истечении пяти лет для проведения обзора функционирования конвенции с особым упором на ее выполнение. Такие конференции по обзору должны проводиться через каждые последующие пять лет.

D. Критерии для установления тарифных ставок

1. Эти критерии должны быть аналогичны критериям, содержащимся в предложении социалистических стран Восточной Европы, уже представленном к пункту 54 Кодекса^a.

2. Период между датой вступления в силу одного общего повышения тарифной ставки и датой уведомления о следующем общем повышении тарифной ставки не должен быть меньше 12 месяцев.

Примечание. Упомянулись опасения различных групп в связи с вопросом конкуренции извне, но была выражена надежда на то, что эта проблема будет удовлетворительно решена на основе взаимной дискуссии в соответствующем комитете или редакционной группе.

2. Неконференциальные судоходные линии

Конференция полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций,

разработав Конвенцию по Кодексу поведения линейных конференций в целях улучшения системы линейных конференций,

учитывая, что настоящая Конвенция применима к линейным конференциям и их внешним отношениям,

постановляет, что:

1. данная Конвенция не будет содержать ничего такого, что могло бы препятствовать грузоотправителям в выборе между конференциальными и неконференциальными судоходными линиями, при условии соблюдения соглашений о лояльности, если таковые существуют;

2. конкурирующие с конференцией неконференциальные судоходные линии должны придерживаться принципа справедливой конкуренции на коммерческой основе;

3. в интересах обеспечения здорового развития линейных перевозок неконференциальным судоходным линиям не должны ставиться препятствия в перевозках, пока они действуют согласно требованиям вышеизложенного пункта 2.

*9-е пленарное заседание,
6 апреля 1974 года*

^a Текст данного предложения, которое было также поддержано Группой 77, а также Францией, см. в варианте I пункта 54 Кодекса в Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций, том I, Доклады и другие документы (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.75.II.D.11), часть четвертая, раздел I.

3. Местное примирение

Конференция полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций,

памятуя о важности положений о консультациях и процедуры разрешения споров, предусматриваемых Конвенцией по Кодексу поведения линейных конференций,

отмечая, что были внесены предложения о включении в положения Кодекса процедуры разрешения некоторых споров на основе местного примирения,

1. просит первую Конференцию по обзору, которая будет созвана в соответствии со статьей 52 настоящей Конвенции, уделить первоочередное внимание вопросу о местном примирении, принимая во внимание мнения, выраженные Дого-

варивающимися сторонами Конвенции о том, препятствует ли отсутствие местного примирения эффективному разрешению споров или нет, и если да, то какие вопросы следует считать вопросами, приемлемыми для разрешения на основе местного примирения, и какую процедуру следует принять для урегулирования подобных споров.

2. решает, что при подготовке Конференции по обзору депозитарий должен учитывать мнения всех государств, имеющих право на участие в Конференции по обзору, которая должна будет учитывать мнения, выраженные надлежащими органами, линейными конференциями и организациями грузоотправителей.

*9-е пленарное заседание,
6 апреля 1974 года*

Приложение III

СПИСОК ГОСУДАРСТВ-ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ СТОРОН КОНВЕНЦИИ О КОДЕКСЕ
ПОВЕДЕНИЯ ЛИНЕЙНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ ПО СОСТОЯНИЮ НА 30 ИЮНЯ 1986 ГОДА

Бангладеш	Нигер
Барбадос	Нигерия
Бенин	Нидерланды (только за Королевство в Европе)
Болгария	Норвегия
Венесуэла	Объединенная Республика Танзания
Габон	Пакистан
Гайана	Перу
Гамбия	Румыния
Гана	Саудовская Аравия
Гватемала	Сенегал
Гвинея	Соединенное Королевство (включая Гибралтар и Гонконг)
Германия, Федеративная Республика	Союз Советских Социалистических Республик
Германская Демократическая Республика	Судан
Гондурас	Сьерра Леоне
Дания (за исключением Гренландии и Фарерских островов)	Того
Египет	Тринидад и Тобаго
Заир	Тунис
Индия	Уругвай
Индонезия	Филиппины
Иордания	Финляндия
Ирак	Франция
Кабо-Верде	Центральноафриканская Республика
Камерун	Чехословакия
Кения	Чили
Китай	Швеция
Конго	Шри Ланка
Корейская Республика	Эфиопия
Коста-Рика	Югославия
Кот-д'Ивуар	Ямайка
Куба	
Кувейт	
Ливан	
Маврикий	
Мадагаскар	
Малайзия	
Мали	
Марокко	
Мексика	

Приложение IV

ОГОВОРКИ И ЗАЯВЛЕНИЯ, СДЕЛАННЫЕ ДОГОВАРИВАЮЩИМИСЯ СТОРОНАМИ
КОНВЕНЦИИ О КОДЕКСЕ ПОВЕДЕНИЯ ЛИНЕЙНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ

I. БОЛГАРИЯ

Правительство Народной Республики Болгарии считает, что определение линейной конференции не включает совместные двусторонние линии, действующие на основе межправительственных соглашений. Что касается пункта 2 раздела В приложения к резолюции I, принятой 6 апреля 1974 года, то правительство Народной Республики Болгарии считает, что положения Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций не охватывают деятельность неконференциальных судоходных линий.

2. ГЕРМАНИИ, ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА

Заявление

I. В целях Кодекса поведения термин "национальная судоходная линия" может в том, что касается государства-члена Европейского экономического сообщества, включать любую судоходную линию, эксплуатирующую суда и созданную на территории этого государства-члена в соответствии с Договором о ЕЭС.

2. а) Без ущерба для пункта b настоящей оговорки статья 2 Кодекса не применяется в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами сообщества и, на основе взаимности, - между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

b) Пункт а не наносит ущерба возможностям участия в таких перевозках в качестве судоходных линий третьих стран в соответствии с принципами, изложенными в статье 2 Кодекса, судоходных линий развивающейся страны, которые признаны в качестве национальных судоходных линий в соответствии с Кодексом и которые:

- i) уже являются членами конференции, обслуживающей эти перевозки, или
- ii) приняты в члены такой конференции в соответствии со статьей I (3) Кодекса.

3. Статьи 3 и I4 (9) Кодекса поведения не применяются в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами Сообщества и, на основе взаимности, - между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

4. В перевозках, в отношении которых применяется статья 3 Кодекса поведения, последнее предложение этой статьи трактуется как означающее, что:

а) обе группы национальных судоходных линий согласуют свои позиции до проведения голосования по вопросам, касающимся торговли между двумя их странами;

b) это предложение применяется только в отношении вопросов, которые в конференциальном соглашении определяются как требующие согласия обеих групп национальных судоходных линий, а не всех вопросов, охватываемых конференциальным соглашением.

5. Правительство Федеративной Республики Германии не будет препятствовать деятельности неконференциальных судоходных линий, пока они конкурируют с конференциями на коммерческой основе при соблюдении принципа справедливой конкуренции в соответствии с резолюцией о неконференциальных линиях, принятой на Конференции полномочных представителей. Оно подтверждает свое намерение действовать в соответствии с указанной резолюцией.

(Правительство Федеративной Республики Германии также заявило, что указанная Конвенция действительна также для Западного Берлина с момента ее вступления в силу для Федеративной Республики Германии).

3. ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Германская Демократическая Республика заявляет, что положения Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций не будут применяться в отношении совместно управляемых линий, созданных на основе межправительственных соглашений для совместного осуществления двустороннего товарообмена между соответствующими государствами.

4. ДАНИЯ (за исключением Гренландии и Фарерских островов)

Оговорки

1. В целях Кодекса поведения термин "национальная судоходная линия" может в том, что касается государства-члена Европейского экономического сообщества, включать любую судоходную линию, эксплуатирующую суда и созданную на территории этого государства-члена в соответствии с Договором об учреждении Европейского экономического сообщества.

2. а) Без ущерба для пункта b) настоящей оговорки статья 2 Кодекса не применяется в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами Сообщества и, на основе взаимности, - между этими государствами и странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса;

b) пункт а не наносит ущерба возможностям участия в таких перевозках в качестве судоходных линий третьих стран в соответствии с принципами, изложенными в статье 2 Кодекса, судоходных линий развивающейся страны, которые признаны в качестве национальных судоходных линий в соответствии с Кодексом и которые:

i) уже являются членами конференции, обслуживающей эти перевозки, или

ii) приняты в члены такой конференции в соответствии со статьей I (3) Кодекса.

3. Статья 3 и I4 (9) Кодекса поведения не применяются в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами Сообщества и, на основе взаимности, - между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

4. В перевозках, в отношении которых применяется статья 3 Кодекса поведения, последнее предложение этой статьи трактуется как означающее, что:

a) обе группы национальных судоходных линий согласуют свои позиции до проведения голосования по вопросам, касающимся торговли между двумя их странами;

b) это предложение применяется только в отношении вопросов, которые в конференциальном соглашении определяются как требующие согласия обеих групп национальных судоходных линий, а не всех вопросов, охватываемых конференциальным соглашением.

Заявления

Правительство Дании считает, что Конвенция Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций предоставляет судоходным линиям развивающихся стран расширенные возможности для участия в конференциальной системе и что она составлена таким образом, чтобы регулировать конференции и их деятельность в открытых перевозках (т.е., когда имеются возможности для конкуренции). Правительство Дании считает также, что для функционирования Кодекса и подпадающих под его действие конференций существенно важно, чтобы продолжали существовать возможности для справедливой конкуренции на коммерческой основе со стороны неконференциальных судоходных линий и чтобы грузоотправителям не отказывали в возможности выбора между конференциальными и неконференциальными судоходными линиями при условии соблюдения соглашений о лояльности, если таковые имеются. Эти основные концепции отражены в ряде положений самого Кодекса, включая его цели и принципы, и они ясно изложены в резолюции № 2 о неконференциальных судоходных линиях, принятой Конференцией полномочных представителей Организации Объединенных Наций.

Правительство Дании считает далее, что любые постановления или другие меры, принимаемые договаривающейся стороной Конвенции Организации Объединенных Наций с целью или намерением ликвидировать такие возможности для конкуренции со стороны неконференциальных судоходных линий были бы несовместимы с вышеупомянутыми основными концепциями и привели бы к коренному изменению условий, в которых конференции, как это предусматривается Кодексом, осуществляют свою деятельность. Ничто в Конвенции не обязывает другие договаривающиеся стороны признавать юридическую силу таких постановлений или мер или мириться с положением, при котором конференции, в силу таких постановлений или мер, обеспечивают себе эффективную монополию в перевозках, на которые распространяется действие Кодекса.

Правительство Дании заявляет, что оно будет применять Конвенцию в соответствии с изложенными в ней основными концепциями и соображениями и что при этом Конвенция не исключает для него возможности предпринятия соответствующих шагов в случае, если другая договаривающаяся сторона примет меры или введет в действие практику, которые препятствуют справедливой конкуренции на коммерческой основе в ее линейных перевозках.

5. ИНДИЯ

В подтверждение пункта 2 заявления, представленного представителем Индии от имени Группы 77 8 апреля 1974 года на Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций по Кодексу поведения линейных конференций, правительство Индии считает, что межправительственные услуги по морским перевозкам, предоставляемые в соответствии с межправительственными соглашениями, не подпадают под сферу действия Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций, независимо от происхождения груза, его пункта назначения и предполагаемого использования.

6. ИРАК

Присоединение к Конвенции ни в коей мере не означает признания Израиля или вступления с ним в какие-либо отношения.

7. КИТАЙ

Совместные услуги по морским перевозкам, организуемые между Китайской Народной Республикой и любой другой страной на основе консультаций или на основе, которую стороны могут посчитать уместной, полностью отличаются по своему характеру от линейных конференций, и положения Конвенции Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций к ним неприменимы.

8. КУБА

Оговорка

Республика Куба делает оговорку в отношении положений пункта I7 статьи 2 Конвенции, в силу которой Куба не будет применять указанный пункт в отношении товаров, перевозимых в рамках совместных линейных услуг по перевозке любых грузов, которые предоставляются в соответствии с межправительственными соглашениями, независимо от происхождения груза, его пункта назначения и предполагаемого использования.

Заявление

В том, что касается определений, содержащихся в пункте первом главы I части первой, Республика Куба не согласна с включением в понятие "линейная конференция или конференция" совместных линейных услуг для перевозки любых грузов, которые предоставляются в соответствии с межправительственными соглашениями.

9. КУВЕЙТ

Присоединение к Конвенции ни в коей мере не означает признания Израиля правительством Государства Кувейт.

10. НИДЕРЛАНДЫ (только за Королевство в Европе)

Оговорки

I. В целях Кодекса поведения термин "национальная судоходная линия" может в том, что касается государства-члена Европейского экономического сообщества, включать любую судоходную линию, эксплуатирующую суда и созданную на территории этого государства-члена в соответствии с Договором о ЕЭС.

2. а) Без ущерба для пункта b настоящей оговорки статья 2 Кодекса не применяется в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами Сообщества и, на основе взаимности, - между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

b) Пункт а не наносит ущерба возможностям участия в таких перевозках в качестве судоходных линий третьих стран в соответствии с принципами, изложенными в статье 2 Кодекса, судоходных линий развивающейся страны, которые признаны в качестве национальных судоходных линий в соответствии с Кодексом и которые:

- i) уже являются членами конференции, обслуживающей эти перевозки, или
- ii) приняты в члены такой конференции в соответствии со статьей I (3) Кодекса.

3. Статья 3 и I4 (9) Кодекса поведения не применяются в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами Сообщества и, на основе взаимности, - между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

4. В перевозках, в отношении которых применяется статья 3 Кодекса поведения, последнее предложение этой статьи трактуется как означающее, что:

а) обе группы национальных судоходных линий согласуют свои позиции до проведения голосования по вопросам, касающимся торговли между двумя их странами;

b) это предложение применяется только в отношении вопросов, которые в конференциальном соглашении определяются как требующие согласия обеих групп национальных судоходных линий, а не всех вопросов, охватываемых конференциальным соглашением.

Заявление

Правительство Королевства Нидерландов

- не будет препятствовать деятельности неконференциальных судоходных линий, пока они конкурируют с конференциями на коммерческой основе при соблюдении принципа справедливой конкуренции в соответствии с резолюцией о неконференциальных линиях, принятой на Конференции полномочных представителей;
- подтверждает свое намерение действовать в соответствии с указанной резолюцией.

II. НОРВЕГИЯ

Оговорки

1. В целях Кодекса поведения термин "национальная судоходная линия" может, в том, что касается Норвегии или другого государства-члена Европейского экономического сообщества или Организации экономического сотрудничества и развития, включать любую судоходную линию, эксплуатирующую суда и созданную на территории такого государства в соответствии с законодательством, действующим в данном государстве.

2. а) Без ущерба в пункте b) настоящей оговорки статья 2 Кодекса поведения не применяется, на основе взаимности, в отношении конференциальных перевозок между странами-членами ОЭСР, являющимися сторонами Кодекса.

b) Пункт а не наносит ущерба возможностям любых судоходных линий в отношении участия в таких перевозках в качестве судоходных линий третьих стран и получения значительной доли таких перевозок.

3. Статьи 3 и I4 (9) Кодекса поведения не применяются, на основе взаимности, в отношении перевозок между странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

4. В перевозках, в отношении которых применяется статья 3 Кодекса поведения, последнее предложение этой статьи трактуется как означающее, что:

а) обе группы национальных судоходных линий согласуют свои позиции до проведения голосования по вопросам, касающимся торговли между двумя их странами;

b) это предложение применяется только в отношении вопросов, которые в конференциальном соглашении определяются как требующие согласия обеих групп национальных судоходных линий, а не всех вопросов, охватываемых конференциальным соглашением.

Заявления

Правительство Норвегии далее считает, что Конвенция Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций предоставляет судоходным линиям развивающихся стран расширенные возможности для участия в конференциальной системе и что она составлена таким образом, чтобы регулировать конференции и их деятельность в открытых перевозках (т.е. когда имеются возможности для конкуренции). Правительство Норвегии также считает, что для функционирования Кодекса и подпадающих под его действие конференций существенно важно, чтобы продолжали существовать возможности для справедливой конкуренции на коммерческой основе со стороны неконференциальных судоходных линий и чтобы грузоотправителям не отказывали в возможности выбора между конференциальными и неконференциальными судоходными линиями при условии соблюдения соглашений о лояльности, если таковые имеются. Эти основные концепции отражены в ряде положений самого Кодекса, включая его цели и принципы, и они ясно изложены в резолюции № 2 о неконференциальных судоходных линиях, принятой на Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций.

Правительство Норвегии далее считает, что любые постановления или другие меры, принимаемые договаривающейся стороной Конвенции Организации Объединенных Наций с целью или намерением ликвидировать такие возможности для конкуренции со стороны неконференциальных судоходных линий были бы несовместимы с вышеупомянутыми основными концепциями и привели бы к коренному изменению условий, в которых конференции, как это предусматривается Кодексом, осуществляют свою деятельность. Ничто в Конвенции не обязывает другие договаривающиеся стороны признавать юридическую силу таких постановлений или мер или мириться с положением, при котором конференции в силу таких постановлений или мер обеспечивают себе эффективную монополию в перевозках, на которые распространяется действие Кодекса.

Правительство Норвегии заявляет, что оно будет применять Конвенцию в соответствии с изложенными в ней основными концепциями и соображениями и что при этом Конвенция не исключает для него возможности предпринятия соответствующих шагов в случае, если другая договаривающаяся сторона примет меры или введет в действие практику, которые препятствуют справедливой конкуренции на коммерческой основе в ее линейных перевозках.

12. ПЕРУ

Правительство Перу не считает для себя обязательными положения пункта 4 статьи 2 главы II Конвенции.

13. СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ

Оговорки

I. В отношении Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Гибралтара:

1. В целях Кодекса поведения термин "национальная судоходная линия" может, в том, что касается государства-члена Сообщества, включать любую судоходную линию, эксплуатирующую суда и созданную на территории этого государства-члена в соответствии с Договором о ЕЭС.

2. а) Без ущерба для пункта b) настоящей оговорки статья 2 Кодекса поведения не применяется в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами Сообщества или, на основе взаимности, - между такими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

b) Пункт а не наносит ущерба возможностям участия в таких перевозках в качестве судоходных линий третьих стран в соответствии с принципами, изложенными в статье 2 Кодекса, судоходных линий развивающейся страны, которые признаны в качестве национальных судоходных линий в соответствии с Кодексом и которые:

- i) уже являются членами конференции, обслуживающей эти перевозки, или
- ii) приняты в члены такой конференции в соответствии со статьей I (3) Кодекса.

3. Статья 3 и I4 (9) Кодекса поведения не применяются в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами Сообщества или, на основе взаимности, - между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

4. В перевозках, в отношении которых применяется статья 3 Кодекса поведения, последнее предложение этой статьи трактуется как означающее, что:

a) обе группы национальных судоходных линий согласуют свои позиции до проведения голосования по вопросам, касающимся торговли между двумя их странами;

b) это предложение применяется только в отношении вопросов, которые в конференциальном соглашении определяются как требующие согласия обеих групп национальных судоходных линий, а не всех вопросов, охватываемых конференциальным соглашением.

II. В отношении Гонконга:

I. a) Без ущерба для пункта b настоящей оговорки статья 2 Кодекса не применяется, на основе взаимности, в отношении конференциальных перевозок между Гонконгом и любым государством, сделавшим оговорку о неприменении статьи 2 в отношении перевозок между ними и Соединенным Королевством.

b) Пункт а не наносит ущерба возможности участия в таких перевозках в качестве судоходных линий третьих стран в соответствии с принципами, изложенными в статье 2 Кодекса, судоходных линий развивающейся страны, которые признаны в качестве национальных судоходных линий в соответствии с Кодексом и которые:

- i) уже являются членами конференции, обслуживающей эти перевозки, или
- ii) приняты в члены такой конференции в соответствии со статьей I (3) Кодекса.

2. В перевозках, в отношении которых применяется статья 2 Кодекса, судоходные линии Гонконга будут, при условии взаимности, разрешать участие в перераспределении перевозок линий любой страны, которая согласилась разрешить участие линий Соединенного Королевства в перераспределении любых ее перевозок.

3. Статья 3 и I4 (9) Кодекса не применяются, на основе взаимности, в отношении конференциальных перевозок между Гонконгом и любым государством, которое сделало оговорку о неприменении статей 3 и I4 (9) в отношении перевозок между ним и Соединенным Королевством.

4. В перевозках, в отношении которых применяется статья 3 Кодекса поведения, последнее предложение этой статьи трактуется как означающее, что:

- i) обе группы национальных судоходных линий согласуют свои позиции до проведения голосования по вопросам, касающимся торговли между двумя их странами, и
- ii) это предложение применяется только в отношении вопросов, которые в конференциальном соглашении определяются как требующие согласия обеих групп национальных судоходных линий, а не всех вопросов, охватываемых конференциальным соглашением.

Заявления

1. Правительство Соединенного Королевства считает, что Конвенция Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций предоставляет судоходным линиям развивающихся стран расширенные возможности для участия в конференциальной системе и что она составлена таким образом, чтобы регулировать конференции и их деятельность в открытых перевозках (т.е. когда имеются возможности для конкуренции). Правительство Соединенного Королевства также считает, что для функционирования Кодекса и подпадающих под его действие конференций существенно важно, чтобы продолжали существовать возможности для справедливой конкуренции на коммерческой основе со стороны неконференциальных судоходных линий и чтобы грузоотправителям не отказывали в возможности выбора между конференциальными и неконференциальными судоходными линиями при условии соблюдения соглашений о лояльности, если таковые имеются. Эти основные концепции отражены в ряде положений самого Кодекса, включая его цели и принципы, и они ясно выраженным образом изложены в резолюции № 2 о неконференциальных судоходных линиях, принятой на Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций.

2. Правительство Соединенного Королевства далее считает, что любые постановления и другие меры, принимаемые договаривающейся стороной Конвенции Организации Объединенных Наций с целью или намерением ликвидировать такие возможности для конкуренции со стороны неконференциальных судоходных линий были бы несовместимы с вышеупомянутыми основными концепциями и привели бы к коренному изменению условий, в которых конференции, как это предусматривается Кодексом, осуществляют свою деятельность. Ничто в Конвенции не обязывает другие договаривающиеся стороны признавать юридическую силу таких постановлений или мер или мириться с положением, при котором конференции, в силу таких постановлений или мер, обеспечивают себе эффективную монополию в перевозках, на которые распространяется действие Кодекса.

3. Правительство Соединенного Королевства заявляет, что оно будет применять Конвенцию в соответствии с изложенными в ней основными концепциями и соображениями и что при этом Конвенция не исключает его возможности предпринятия соответствующих шагов в случае, если другая договаривающаяся сторона примет меры или введет практику, которые препятствуют справедливой конкуренции на коммерческой основе в ее линейных перевозках.

14. СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

Правительство Союза Советских Социалистических Республик считает, что положения Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций не применяются в отношении совместных услуг по морским перевозкам, предоставляемым на основе межправительственных соглашений для обслуживания двусторонней торговли между соответствующими странами.

15. ФИНЛЯНДИЯ

Оговорки

1. Статьи 2, 3 и I4 (9) Кодекса поведения не применяются, на основе взаимности, в отношении конференциальных перевозок между Финляндией и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

2. В перевозках, в отношении которых применяется статья 3 Кодекса поведения, последнее предложение этой статьи трактуется как означающее, что:

а) обе группы национальных судоходных линий согласуют свои позиции до проведения голосования по вопросам, касающимся торговли между двумя их странами;

б) это предложение применяется только в отношении вопросов, которые в конференциальном соглашении определяются как требующие согласия обеих групп национальных судоходных линий, а не всех вопросов, охватываемых конференциальным соглашением.

Заявления

А. Правительство Финляндии считает, что Конвенция Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций предоставляет судоходным линиям развивающихся стран расширенные возможности для участия в конференциальной системе и что она составлена таким образом, чтобы регулировать конференции и их деятельность в открытых перевозках (т.е., когда имеются возможности для конкуренции). Правительство Финляндии также считает, что для функционирования Кодекса и подпадающих под его действие конференций существенно важно, чтобы продолжали существовать возможности для справедливой конкуренции на коммерческой основе со стороны неконференциальных судоходных линий и чтобы грузоотправителям не отказывали в возможности выбора между конференциальными и неконференциальными судоходными линиями при условии соблюдения соглашений о лояльности, если таковые имеются. Эти основные концепции отражены в ряде положений самого Кодекса, включая его цели и принципы, и они ясно изложены в резолюции № 2 о неконференциальных судоходных линиях, принятой Конференцией полномочных представителей Организации Объединенных Наций.

В. Правительство Финляндии считает далее, что любые постановления или другие меры, принимаемые договаривающейся стороной Конвенции Организации Объединенных Наций с целью или намерением ликвидировать такие возможности для конкуренции со стороны неконференциальных судоходных линий были бы несовместимы с вышеупомянутыми основными концепциями и привели бы к коренному изменению условий, в которых конференции, как это предусматривается Кодексом, осуществляют свою деятельность. Ничто в Конвенции не обязывает другие договаривающиеся стороны признавать юридическую силу таких постановлений или мер или мириться с положением, при котором конференции, в силу таких постановлений или мер, обеспечивают себе эффективную монополию в перевозках, на которые распространяется действие Кодекса.

С. Правительство Финляндии заявляет, что оно будет применять Конвенцию в соответствии с изложенными в ней основными концепциями и соображениями и что при этом Конвенция не исключает для него возможности предпринятия соответствующих шагов в случае, если другая договаривающаяся сторона примет меры или введет в действие практику, которые препятствуют справедливой конкуренции на коммерческой основе в ее линейных перевозках.

16. ФРАНЦИЯ

Оговорки

1. При применении Кодекса поведения понятие "национальная судоходная линия" может в том, что касается государства-члена Европейского сообщества, включать все судоходные компании, созданные на территории этого государства-члена в соответствии с договором об учреждении Европейского экономического сообщества.

2. а) Без ущерба для текста пункта b) настоящей оговорки статья 2 Кодекса не применяется в отношении перевозок, осуществляемых конференцией между государствами-членами Сообщества и, на основе взаимности, - между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса;

b) текст пункта а не наносит ущерба возможностям судоходных линий развивающихся стран участвовать в таких перевозках в качестве судоходных линий третьих стран в соответствии с принципами, изложенными в статье 2 Кодекса, при условии, что они признаны в качестве национальных судоходных линий согласно положениям Кодекса и что они:

i) уже являются членами конференции, осуществляющей такие перевозки, или

ii) приняты в члены такой конференции в соответствии с положениями статьи I (3) Кодекса.

3. Статьи 3 и I4 (9) Кодекса поведения не применяются в отношении перевозок, осуществляемых конференцией между государствами-членами Сообщества и, на основе взаимности, - между этими странами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

4. В перевозках, в отношении которых применяется статья 3 Кодекса поведения, последнее предложение этой статьи трактуется как означающее, что:

a) обе группы национальных судоходных линий согласуют свои позиции до проведения голосования по вопросам, касающимся торговли между двумя их странами;

b) это предложение применяется только в отношении вопросов, которые в конференциальном соглашении определяются как требующие согласия обеих групп национальных судоходных линий, а не всех вопросов, охватываемых конференциальным соглашением.

17. ЧЕХОСЛОВАКИЯ

"Положения Кодекса поведения не применяются в отношении совместных линейных услуг, предоставляемых на основе межправительственных соглашений для обслуживания двусторонней торговли.

Возможное одностороннее регулирование деятельности неконференциальных линий на основе законодательства отдельных государств будет рассматриваться Чехословацкой Социалистической Республикой как несовместимое с основными целями и принципами Конвенции и не будет признаваться в качестве имеющего юридическую силу".

18. ШВЕЦИЯ

Оговорки

1. В целях Кодекса поведения термин "национальная судоходная линия" может в том, что касается Швеции или любой другой страны-члена ОЭСР, включать любую судоходную линию, эксплуатирующую суда и созданную на территории данной страны в соответствии с ее законами и правилами.

2. а) Без ущерба для пункта б настоящей оговорки статья 2 Кодекса поведения не применяется, на основе взаимности, в отношении конференциальных перевозок между Швецией и другими странами-членами ОЭСР, являющимися сторонами Кодекса.

б) Пункт а не наносит ущерба возможностям участия в таких перевозках в качестве судоходных линий третьих стран в соответствии с принципами, изложенными в статье 2 Кодекса, судоходных линий развивающейся страны, которые признаны в качестве национальных судоходных линий в соответствии с Кодексом и которые:

- i) уже являются членами конференции, обслуживающей эти перевозки, или
- ii) приняты в члены такой конференции в соответствии со статьей I (3) Кодекса.

3. Статья 3 и I4 (9) Кодекса поведения не применяются на основе взаимности, в отношении конференциальных перевозок между Швецией и другими странами-членами ОЭСР, являющимися сторонами Кодекса.

4. В перевозках, в отношении которых применяется статья 3 Кодекса поведения, последнее предложение этой статьи трактуется как означающее, что:

а) обе группы национальных судоходных линий согласуют свои позиции до проведения голосования по вопросам, касающимся торговли между двумя их странами;

б) это предложение применяется только в отношении вопросов, которые в конференциальном соглашении определяются как требующие согласия обеих групп национальных судоходных линий, а не всех вопросов, охватываемых конференциальным соглашением.

Заявления

А. Правительство Швеции считает, что Конвенция Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций предоставляет судоходным линиям развивающихся стран расширенные возможности для участия в конференциальной системе и что она составлена таким образом, чтобы регулировать конференции и их деятельность в открытых перевозках (т.е. когда имеются возможности для конкуренции). Правительство Швеции также считает, что для функционирования Кодекса и подпадающих под его действие конференций существенно важно, чтобы продолжали существовать возможности для справедливой конкуренции на коммерческой основе со стороны неконференциальных судоходных линий и чтобы грузоотправителям не отказывали в возможности выбора между конференциальными и неконференциальными судоходными линиями при условии соблюдения соглашений о лояльности, если таковые имеются. Эти основные концепции отражены в ряде положений самого Кодекса, включая цели и принципы, и они ясно изложены в резолюции № 2 о неконференциальных судоходных линиях, принятой на Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций.

В. Правительство Швеции далее считает, что любые постановления или другие меры, принимаемые договаривающейся стороной Конвенции Организации Объединенных Наций с целью или намерением ликвидировать такие возможности для конкуренции со стороны

неконференциальных судоходных линий были бы несовместимы с вышеупомянутыми основными концепциями и привели бы к коренному изменению условий, в которых конференции, как это предусматривается Кодексом, осуществляют свою деятельность. Ничто в Конвенции не обязывает другие договаривающиеся стороны признавать юридическую силу таких постановлений или мер или мириться с положением, при котором конференции, в силу таких постановлений или мер, обеспечивают себе эффективную монополию в перевозках, на которые распространяется действие Кодекса.

С. Правительство Швеции заявляет, что оно будет применять Конвенцию в соответствии с изложенными в ней основными концепциями и соображениями и что при этом Конвенция не исключает для него возможности предпринятия соответствующих шагов в случае, если другая договаривающаяся сторона примет меры или введет практику, которые препятствуют справедливой конкуренции на коммерческой основе в ее линейных перевозках.

Приложение V

ПРАВИЛО № 954/79 СОВЕТА ЕВРОПЕЙСКОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА

от 15 мая 1979 года о ратификации государствами-членами
Конвенции Организации Объединенных Наций о Кодексе
поведения линейных конференций или их
присоединении к ней

СОВЕТ ЕВРОПЕЙСКИХ СООБЩЕСТВ,

принимая во внимание Договор об учреждении Европейского экономического со-
общества и в частности его статью 84 (2),

принимая во внимание проект Правила, представленный Комиссией,

принимая во внимание мнение Европейского парламента,

принимая во внимание мнение Экономического и социального комитета,

учитывая, что Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций была раз-
работана конференцией, созванной под эгидой Конференции Организации Объединенных
Наций по торговле и развитию и что она открыта для ратификации или присоединения,

учитывая, что вопросы, охватываемые Кодексом поведения, имеют значение не
только для государств-членов, но и для Сообщества, особенно с точки зрения пере-
возок и торговли, и что поэтому важно выработать общую позицию по отношению к
Кодексу,

ввиду того, что в этой общей позиции должны соблюдаться принципы и цели
Договора и что она должна внести крупный вклад в удовлетворение чаяний развиваю-
щихся стран в области морских перевозок при одновременном стремлении к достижению
цели непрерывного применения в этой области коммерческих принципов, применяемых
судоходными линиями стран-членов ОЭСР и в перевозках между этими странами,

учитывая, что, поскольку в Кодексе поведения не содержится положения, до-
пускающего присоединение к Сообществу как таковому, для обеспечения соблюдения
этих принципов и целей важно, чтобы государства-члены ратифицировали Кодекс пове-
дения или присоединились к нему при условии соблюдения определенных договореннос-
тей, предусмотренных в настоящем Правиле,

учитывая, что несмотря на то, что стабилизирующая роль конференций в обес-
печении надежного обслуживания грузоотправителей является признанным фактом, тем
не менее необходимо не допускать возможных нарушений конференциями правил конку-
ренции, изложенных в Договоре,

учитывая, что Комиссия, соответственно, направит Совету предложение относи-
тельно Правила о применении таких норм в отношении морских перевозок,

ПРИНЯЛ НАСТОЯЩЕЕ ПРАВИЛО:

Статья I

I. При ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций или при присоединении к ней государства-члены информируют Генерального секретаря Организации Объединенных Наций в письменной форме, что такая ратификация или присоединение имели место в соответствии с настоящим Правилom.

2. Документ о ратификации или присоединении сопровождается оговорками, изложенными в Приложении I.

Статья 2

I. В отношении имеющейся конференции каждая группа судоходных линий одной и той же страны, которые являются ее членами, определяет путем коммерческих переговоров с другой судоходной линией этой страны, может ли последняя участвовать в указанной конференции в качестве национальной судоходной линии.

В случае создания новой конференции судоходные линии одной и той же страны определяют путем коммерческих переговоров, которые из них могут участвовать в будущей конференции в качестве национальных судоходных линий.

2. Если переговоры, о которых говорится в пункте I, не приводят к достижению договоренности, каждое государство-член может по просьбе одной из заинтересованных линий и после заслушивания всех линий принимать необходимые меры для урегулирования спора.

3. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы ко всем судоходным линиям, эксплуатирующим суда и созданным на его территории в соответствии с Договором об учреждении Европейского экономического сообщества, было такое же отношение, как и к линиям, которые имеют свой главный орган управления и эффективно контролируются на его территории.

Статья 3

I. Если в линейной конференции пул или соглашение о распределении портов обслуживания, числе отходов судов и/или другие соглашения в соответствии со статьей 2 Кодекса поведения, объем перевозок, на которые имеют право в соответствии с Кодексом национальные судоходные линии каждого государства-члена, участвующего в этих перевозках, или судоходные линии государств-членов, участвующих в этих перевозках в качестве судоходных линий третьих стран перераспределяются, если не принято иного решения всеми линиями, которые являются членами конференции и сторонами в действующих правилах перераспределения. Такое перераспределение долей перевозок осуществляется на основе единогласного решения тех судоходных линий, которые являются членами конференции и участвуют в перераспределении, с тем чтобы всем этим линиям отводилась справедливая доля перевозок конференции.

2. Доля, в конечном счете отводимая каждому участнику, определяется на основе применения коммерческих принципов с учетом, в частности, следующего:

а) объема грузов, перевозимых конференцией и обеспечиваемых государствами-членами, торговлю которых она обслуживает;

- b) прошлой деятельности судоходных линий в перевозках, охватываемых пулом;
- c) объема грузов, перевозимых конференцией и отправляемых через порты государств-членов;
- d) потребностей грузоотправителей, грузы которых перевозятся конференцией.

3. Если по вопросу о перераспределении грузов, о котором говорится в пункте I, договоренности не достигнуто, вопрос передается по просьбе одной из сторон на примирение в соответствии с процедурой, изложенной в Приложении II. Любой спор, не урегулированный с помощью процедуры примирения, может с согласия стороны быть передан на арбитраж. В этом случае решение арбитра имеет обязательную юридическую силу.

4. Доли, выделенные в соответствии с пунктами I, 2 и 3, регулярно пересматриваются в интервалами, установленными заранее, с учетом критериев, изложенных в пункте 2, и особенно с точки зрения обеспечения адекватного и эффективного обслуживания грузоотправителей.

Статья 4

I. В конференциальных перевозках между государством-членом Сообщества и государством, которое является стороной Кодекса поведения, но не является страной-членом ОЭСР, судоходная линия другого государства-члена ОЭСР, желающая принять участие в перераспределении, предусмотренном в статье 3 настоящего Правила, может сделать это при условии взаимности, определенной на правительственном уровне или уровне судовладельцев.

2. Без ущерба для пункта 3 настоящей статьи статья 2 Кодекса поведения не применяется по отношению конференциальным перевозкам между государствами-членами или, на основе взаимности, - между такими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

3. Пункт 2 настоящей статьи не наносит ущерба возможностям участия в таких перевозках в качестве судоходных линий третьих стран в соответствии с принципами, изложенными в статье 2 Кодекса, судоходных линий развивающейся страны, которые признаны в качестве национальных судоходных линий в соответствии с Кодексом и которые:

- i) уже являются членами конференции, обслуживающей эти перевозки, или
- ii) приняты в члены такой конференции в соответствии со статьей I (3) Кодекса.

4. Статьи 3 и I4 (9) Кодекса поведения не применяются в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами или, на основе взаимности, - между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.

5. В конференциальных перевозках между государствами-членами и между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса поведения, грузоотправители и судовладельцы государств-членов не настаивают на применении процедур урегулирования споров, предусмотренных в главе VI Кодекса, в их взаимных отношениях или, на основе взаимности, - в отношении грузоотправителей и судовладельцев других стран-членов ОЭСР, в которых между ними согласованы

другие процедуры урегулирования споров. Они, в частности, должны полностью использовать возможности, предоставляемые статьей 25 (1) и (2) Кодекса для разрешения споров с помощью процедур, иных, чем процедуры, предусмотренные в главе VI Кодекса.

Статья 5

Для принятия решений по вопросам, определенных в конференциальном соглашении, касающемся торговли какого-либо государства-члена, иным, чем вопросы, о которых говорится в статье 3 настоящего Правила, национальные судоходные линии этого государства до того, как дать или отозвать свое согласие, проводят консультации со всеми другими линиями Сообщества, которые являются членами конференции.

Статья 6

Государства-члены должны в короткий срок и после консультации с Комиссией принять законы, правила или административные положения, необходимые для претворения в жизнь настоящего Правила.

Настоящее Правило имеет во всей своей совокупности обязательную юридическую силу и является непосредственно применимым во всех государствах-членах.

Совершено в Брюсселе 15 мая 1979 года

За Совет
Председатель
Р. БОУЛИН

Приложение I */

Оговорки

При ратификации Конвенции или присоединении к ней государства-члены делают следующие три оговорки и толковательную оговорку:

- I. В целях Кодекса поведения термин "национальная судоходная линия" может в том, что касается государства-члена Сообщества, включать любую судоходную линию, эксплуатирующую суда и созданную на территории этого государства-члена в соответствии с Договором о ЕЭС.
2. а) Без ущерба для пункта b) настоящей оговорки Статья 2 Кодекса поведения не применяется в отношении конференциальных перевозок между государствами-членами Сообщества или, на основе взаимности, - между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, которые являются сторонами Кодекса.
б) Пункт а) не наносит ущерба возможностям участия в таких перевозках в качестве судоходных линий третьих стран в соответствии с принципами, изложенными в статье 2 Кодекса, судоходных линий развивающейся страны, которые признаны в качестве национальных судоходных линий в соответствии с Кодексом и которые:

*/ Приложения к Правилу № 954/79 Совета Европейского экономического сообщества.

- i) уже являются членами конференции, обслуживающей эти перевозки, или
 - ii) приняты в члены такой конференции в соответствии со статьей I (3) Кодекса.
3. Статьи 3 и I4 (9) Кодекса поведения не применяются в отношении конференци-альных перевозок между государствами-членами Сообщества или, на основе вза-имности, - между этими государствами и другими странами-членами ОЭСР, кото-рые являются участниками Кодекса.
4. В перевозках, в отношении которых применяется статья 3 Кодекса поведения, последнее предложение этой статьи трактуется как означающее, что:
- a) обе группы национальных судоходных линий согласуют свои позиции до проведения голосования по вопросам, касающимся торговли между двумя их странами;
 - b) это предложение применяется только в отношении вопросов которые в кон-ференциальном соглашении определяются как требующие согласия обеих групп национальных судоходных линий, а не всех вопросов, охватываемых конфе-ренциальными соглашениями.

Приложение II

Примирение, о котором говорится в статье 3 (3)

Стороны в споре назначают одного или нескольких примирителей.

Если они не достигнут договоренности по рассматриваемому вопросу, каждая сторо-на в споре назначает примирителя и назначенные таким образом примирители избирают еще одного примирителя для выполнения функций председателя. Если какая-либо сто-рона не назначит примирителя или примирители, назначенные сторонами, не достигнут согласия относительно кандидатуры председателя. Председатель Международной торго-вой палаты производит необходимые назначения по просьбе одной из сторон.

Примирители прилагают все усилия для урегулирования спора. Они принимают решение относительно процедуры, которая должна применяться. Их гонорары оплачиваются сторонами в споре.