

ВОПРОС РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛИНЕЙНОГО СУДОХОДСТВА НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ ООН О КОДЕКСЕ ПОВЕДЕНИЯ ЛИНЕЙНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ

В статье рассмотрены вопросы, связанные с Конвенцией ООН о Кодексе поведения линейных конференций, в том числе изложена краткая история принятия данной конвенции, а также ключевые моменты, обсуждаемые сторонами во время работы над текстом этого документа. Приведена необходимая информация о содержании Кодекса поведения линейных конференций, его целях и принципах. С позиции данного документа рассмотрены вопросы взаимоотношения линейных конференций с грузовладельцами и их объединениями. В части, посвящённой тарифам Конференции, указаны критерии для определения фрахтовых ставок и надбавок. Значительное место в статье отведено деятельности надлежащего органа, роли правительства как надлежащего органа, законодательным и иным мерам, которые должны быть приняты договаривающимися сторонами для обеспечения выполнения Кодекса поведения линейных конференций. В связи с расширением сферы применения данного кодекса рассмотрены причины, согласно которым этот документ является актуальным в настоящее время и может быть использован для решения широкого спектра практических задач, связанных с регулированием отрасли морских перевозок и развитием национального морского торгового флота.

Ключевые слова: регулирование перевозок, Кодекс поведения линейных конференций, линейные конференции, конференциальные соглашения, линейные перевозки, фрахтовый рынок, тарифы конференций, фрахтовые ставки, фрахтовые надбавки, надлежащий орган.

Введение

Приступая к исследованию Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций [2] (далее — Кодекс), целесообразно привести определение линейного судоходства, данное в Рекомендациях Конференции ООН по торговле и развитию ЮНКТАД о применении Кодекса и в статье [1]: «Под линейным судоходством понимается регулярная перевозка судами грузов, принадлежащих неопределённому кругу грузоотправителей (грузополучателей), между портами захода по объявленному расписанию. Линейный перевозчик является общественным перевозчиком, то есть не может проводить дискриминацию каких-либо потребителей, грузов или линейных портов. Первозчик должен принимать к перевозке грузы без ограничения минимального количества и организовать работу с грузами в портах, на определённых перевозчиком терминалах (причалах) с которыми имеет договорные отношения». В целях исключения разрушительной взаимной конкуренции между отдельными перевозчиками во второй половине XIX в. судовладельцы, оказывающие услуги по перевозке грузов на определённых направлениях, стали объединяться в Конференции.

В Кодексе [2] дано следующее определение понятия «линейные конференции»: «Линейная конференция или Конференция — группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определённом направлении или направлениях в обусловленных географических пределах и которые имеют соглашение или договорённость, 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» [2, с. 95].

Следует отметить, что Конференции определяли общие принципы работы линейных перевозчиков, включая совместную фрахтовую политику. В течение непродолжительного периода времени Конференции получили чрезвычайно широкое распространение, и практически повсеместно большая часть морских линейных перевозок осуществлялась конференциальным тонна-

жем. Однако в середине XX в. все стороны, так или иначе заинтересованные в морских линейных перевозках, поняли, что дальнейшее существование Конференций невозможно без определения общих и обязательных, с правовой точки зрения, принципов их работы, выходящих за рамки сотрудничества между отдельными хозяйствующими субъектами. Был сформулирован и получил широкое распространение тезис о более или менее жёстком регулировании деятельности объединений перевозчиков.

По оценке Е. В. Кирилловой в работе [3] эти события произошли вследствие существенного изменения рынка линейных перевозок. Так, с одной стороны, разрушение колониальной системы привело к нарушению сложившегося в течение нескольких столетий миропорядка, что в области международного морского торгового судоходства создало значительные проблемы для Конференций. Появились грузовладельцы и перевозчики, представляющие развивающиеся страны, в том числе страны, освободившиеся от колониальной зависимости. С другой стороны, значительных масштабов достигла концентрация капиталов в отрасли морских перевозок, поддерживаемая и регулируемая правительствами большинства «морских» капиталистических государств. Между национальными, транснациональными группами грузовладельцев и перевозчиков обострились противоречия, которые привели к торговым войнам между государствами. Действенную силу на рынке морских линейных перевозок стали представлять советы и ассоциации грузовладельцев. На просторах Мирового океана начал успешно работать торговый флот социалистических государств, прежде всего СССР, Германской Демократической Республики и Польской Народной Республики. Столь масштабные изменения предопределили появление Кодекса поведения линейных конференций в результате обсуждения его на уровне Организации Объединённых Наций. При этом каждая из договаривающихся сторон, согласно данным источника [4], приступая к работе над Кодексом, преследовала собственные цели, которые были подробно раскрыты в статье Кодекса [2] «Деятельность объединений морских перевозчиков накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций».

Существующие на момент начала обсуждения Кодекса противоречия можно объединить в следующие группы.

1-я группа. Противоположность интересов стран, не имеющих или имеющих незначительный линейный флот и представляющих в основном интересы грузоотправителей, и стран, представляющих основных линейных перевозчиков.

2-я группа. Противоположность интересов стран, флот которых используется главным образом для перевозки грузов третьих стран и которые пропагандируют неограниченную свободу конкуренции (Великобритания, Скандинавские страны) и стран, ведущих крупную морскую торговлю, владеющих большим объёмом морского тоннажа и в связи с этим отстаивающих определённые преференции для своего флота (ФРГ, Бельгия, Франция, Япония).

3-я группа. Противоречия между традиционными морскими державами и некоторыми развивающимися странами, обладающими крупным торговым флотом и стремящимися к укреплению позиций своего флота в международном линейном судоходстве.

Краткая информация об истории принятия Кодекса

Как отмечалось ранее, в середине XX в. деятельность линейных конференций подвергалась все большей критике со стороны правительств, организаций грузовладельцев, судоходных линий развивающихся и социалистических стран. Однако, и для перевозчиков, в том числе конференционных линий, большую проблему составляла как возрастающая конкуренция со стороны так называемых аутсайдеров, в действительности часто представляющих из себя мощных, контролируемых государством национальных перевозчиков или отдельные, весьма успешные компании, амбиции которых не были должным образом удовлетворены в рамках консервативной системы линейных конференций.

Национальные судовладельцы Европы и Японии в 1971 г. ответили на эту ситуацию созданием проекта Кодекса практики для линейных конференций, который впоследствии стал известен

под названием «Кодекс КЕНСА» (КЕНСА, Комитет европейских национальных ассоциаций судовладельцев). Этот документ был принят правительствами стран-участников Консультативной группы по морским перевозкам, в которую входили Бельгия, Греция, Дания, Италия, Нидерланды, Норвегия, Соединённое Королевство, Федеративная Республика Германии, Финляндия, Франция, Швеция и Япония. Двенадцать капиталистических стран с развитым судоходством считали, что целью Кодекса является укрепление уверенности в действенности системы конференций и что данный документ призван оградить конференции от обвинений в недобросовестности и дискриминации путём соблюдения высокого уровня справедливой практики».

Наиболее подробно о подготовке и принятии Конвенции рассказал советский учёный В. В. Петровский, являющийся непосредственным участником процесса подготовки Кодекса, в работе [5]. Он отметил, что группа в 1972 г. рассмотрела Кодекс КЕНСА, который был представлен правительством Нидерландов как официальный документ, однако делегации развивающихся стран посчитали его неприемлемым. Помимо Кодекса КЕНСА существовало ещё три проекта: проект ЮНКТАД, в котором была предложена идея международного контроля, а также проекты африканских и азиатских развивающихся стран и стран Латинской Америки, которые были очень похожи и основывались на следующих принципах:

- Конференции обязаны консультироваться с грузоотправителями до принятия решений, которые могут оказать влияние на торговлю;
- уровень ставок должен отвечать задачам торговли развивающихся стран;
- деятельность Конференций не может прямо или косвенно дискриминировать торговлю или судоходство развивающихся стран;
- судоходные компании развивающихся стран должны приниматься в Конференции на равных основаниях на тех направлениях, где они представляют интересы своей страны.

Разногласия между сторонами было выявлено сразу по всем разделам проекта Кодекса, а единая точка зрения была выработана контактной комиссией, состоящей из представителей 21 страны, только по процедурным вопросам структуры Кодекса, который, по общему мнению, должен был состоять из следующих разделов:

- цели и основы конференций;
- взаимоотношения между линиями-членами;
- взаимоотношения с грузоотправителями;
- фрахтовые ставки;
- прочие вопросы;
- процедура и форма введения Кодекса в действие.

В связи с тем, что делегации, участвующие в работе Комитета по судоходству, не смогли урегулировать разногласия, появилась необходимость перенести обсуждение этого вопроса на Пленарную сессию. На сессии, согласно решению, принятому на основании голосования 74 участников (19 голосов против, двое воздержалось), была принята резолюция, обращённая к Генеральной Ассамблее ООН, рекомендовать на своей 27-й сессии созыва 1973 г. Конференции представителей правительств принятие Кодекса. По решению 27-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН был создан подготовительный комитет по выработке Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций в составе 48 государств. Государства, вошедшие в этот комитет, были определены Генеральным секретарём ЮНКТАД по географическому ключу региональных групп: 27 — из группы развивающихся стран, 14 — из группы развитых капиталистических стран и 7 — из группы социалистических стран.

В 1973 г. подготовительный комитет провёл несколько сессий, на которых обсуждались различные проекты Кодекса [2] и разрабатывался проект Конвенции. Работа была направлена на преодоление разногласий и нахождение компромиссных вариантов. С 12 ноября по 15 декабря 1973 г. в Женеве состоялась Конференция ООН по принятию Кодекса, в которой приняли участие делегации 84 стран. Направленный в адрес Конференции представителей правительств, проект Кодекса, тем не менее, содержал незначительное число согласованных предложений и, скорее, представлял собой «свод разногласий» отдельных стран или групп стран.

Во время проведения конференции представителей правительств наиболее остро проявились разногласия между позициями развивающихся и развитых капиталистических стран. Однако за три недели были согласованы тексты значительного числа статей Кодекса, а в конце четвертой недели удалось для решений остальных принципиальных положений выработать комплексное соглашение («package deal»). Поскольку дальнейшая работа по подготовке текста Кодекса требовала дополнительного времени, было принято решение возобновить работу Конференции представителей правительств 11 марта 1974 г. Заключительный этап работы завершился в апреле 1974 г. принятием Кодекса [2]. За принятие этого документа голосовали делегации 72 государств, в том числе развивающихся и социалистических стран, а также делегации Франции, ФРГ, Бельгии, Турции, Испании, Японии и Австралии. Особый интерес представляет тот факт, что против голосовали семь стран: Великобритания, США, Швейцария и Скандинавские страны. Воздержались Греция, Нидерланды, Италия, Канада и Новая Зеландия.

Конвенция о Кодексе была открыта для подписания с 1 июля 1974 г. по 30 июня 1975 г., а после этого открыта для присоединения к ней. Согласно источнику [6], для вступления в силу Конвенции потребовалось участие в ней не менее 24 стран, флот которых на тот момент составлял 25 % мирового линейного тоннажа. Кодекс должен был вступить в силу по истечении шести месяцев от даты, когда не менее 24 государств, общий тоннаж которых составляет, по меньшей мере, 25 % мирового тоннажа, станут её Договаривающимися сторонами. Эти критерии были выполнены, когда Конвенция была ратифицирована Нидерландами и Федеративной Республикой Германии 6 апреля 1983 г. в качестве пятьдесят седьмой и пятьдесят восьмой Договаривающихся сторон, в результате чего тоннаж всех Договаривающихся сторон стал составлять 28,67 % соответствующего тоннажа.

Содержание Кодекса поведения линейных конференций

Текст Кодекса [2] включает, кроме преамбулы, содержащей цели и принципы, семь глав.

Глава 1. Определение терминов.

Глава 2. Отношение между линиями-участниками Конференций.

Глава 3. Отношения с грузоотправителями.

Глава 4. Тарифные ставки.

Глава 5. Прочие вопросы.

Глава 6. Принципы и механизмы разрешения споров.

Глава 7. Заключительные положения.

В Кодексе [2] чётко определены цели и принципы. Главными целями являются содействие упорядоченному расширению мировой морской торговли, развитие регулярных и эффективных линейных услуг, отвечающих потребностям торговли, а также обеспечение равновесия интересов как судовладельцев, так и грузоотправителей. Основные принципы состоят в том, что не должна иметь место никакая дискриминация в отношении участников линейных отношений. Конференции должны периодически проводить консультации с организациями грузоотправителей, их представителями по значимым вопросам, они должны предоставлять заинтересованным лицам необходимую информацию о своей деятельности.

Кодекс [2] указывает на то, что любая национальная линия имеет право быть полноправным членом конференции, обслуживающей внешнюю торговлю её страны при условии предоставления доказательства своей способности и намерения осуществлять адекватный сервис. Адекватным является такой сервис, который предоставляет *регулярное, достаточное и эффективное обслуживание линейных перевозок на долгосрочной основе, принятие обязательств соблюдать все условия конференции и внесение необходимого депозита*. Согласно ст. 19 Кодекса [2], Конференции принимают все необходимые меры к тому, чтобы их линии были способны обеспечить эффективное обслуживание, при котором максимально исключена возможность скопления судов и больших интервалов между их отходами.

Закрепив право национальных линий в конференциальном сервисе, Кодекс определяет доли национальных перевозчиков. В целях определения доли перевозок, которую имеют право полу-

чить судоходные линии каждой страны, все они рассматриваются в этом документе как единая группа судоходных линий этой страны, независимо от общего числа линий. При определении доли перевозок отдельных линий или их групп должны соблюдаться принципы, закрепленные в Кодексе. Эти правила-принципы сводятся к тому, что группа национальных судоходных линий каждой из двух стран имеет равные права на участие в перевозках по фрахту и количеству грузов, относящихся к их взаимной внешней торговле и осуществляемых конференцией. Судоходные линии третьих стран, которые участвуют в конференции, могут получить 20 % перевозок, имеющих отношение к этой торговле, по фрахту и количеству грузов. Указанные правила закреплены в Кодексе [2, ч. 1, гл. II, ст. 2, п. 4].

В том случае, если обсуждаемые вопросы относятся к внешнеторговым перевозкам между двумя странами, Кодекс устанавливает, что принятие решений возможно только при согласии национальных линий. В случае, если у страны нет национальных линий, которые участвуют в перевозках, её доля должна быть перераспределена между остальными линиями, участвующими в перевозках, пропорционально их долям. Безусловно, размер долей согласовывается самими участниками. Когда у обеих стран не имеется национальных линий, участвующих в перевозках, то их доли должны быть распределены между конференциальными линиями третьих стран посредством проведения переговоров между линиями. Следует отметить, что для такой ситуации в Кодексе не предусмотрено положения, согласно которому правительство договаривающейся стороны должно определять, какие линии получают долю национальных линий договаривающейся стороны.

Кодексом в числе основных принципов устанавливается, что между конференцией, организациями грузоотправителей или их представителями проводятся консультации по вопросам, представляющим взаимный интерес и имеющим значение для сторон. Полномочия представителей грузоотправителей должны быть подтверждены национальным компетентным органом (дословно — надлежащий орган). Согласно Кодексу, надлежащим органом выступает Правительство или иной орган, который наделён полномочиями исполнять любые функции, предусмотренные для такого органа положениями Кодекса. Иным органом может выступать любой другой орган, имеющий соответствующие полномочия в силу действующего национального законодательства или при делегировании ему соответствующих полномочий правительством.

Консультации проводятся по инициативе любой из сторон. Надлежащие органы могут участвовать по просьбе любой или обеих сторон в консультациях, однако это не означает, что они занимают позицию стороны, принимающей решение. Предметом консультаций в Кодекс установлены следующие вопросы:

- изменение общих условий тарифов и уровня тарифных ставок;
- установление специальных (поощрительных) тарифных ставок;
- установление надбавок;
- заключение соглашений о лояльности;
- изменение тарифной классификации портов;
- установление порядка предоставления грузоотправителями необходимой информации по поводу грузов;
- вопросы, касающиеся предъявления грузов.

Также консультации могут проводиться по следующим вопросам: функционирование органов по инспекции груза, изменение характера обслуживания, обсуждение последствий введения новых технологий перевозок, качество обслуживания морских перевозок (в том числе влияние соглашений о пулах, о распределении портов обслуживания, числа отходов судов на обеспеченность тоннажем морских перевозок и т. п.), а также по вопросам изменения районов обслуживания и регулярности заходов судов конференции в порты. Консультации должны быть проведены до момента принятия окончательных решений. Если это невозможно, то срочные решения могут быть приняты до осуществления консультаций. Консультации должны начинаться не позднее, чем через 30 дней после получения предложения от какой-либо стороны или от обеих сторон

о проведении консультаций. В Кодексе [2, гл. IV] сформулированы принципы создания и применения конференционных тарифов, порядок их изменения, введения скидок и надбавок.

Кодексом установлены критерии и положения для определения тарифных ставок в [2, гл. IV ст. 12]. В соответствии с этими положениями уровень тарифных ставок должен быть минимальным, насколько это возможно и допустимо для судовладельцев. Эксплуатационные расходы должны (желательно) рассчитываться по круговому рейсу судов в прямом и обратном направлениях, которые рассматриваются как единое целое. В случае установления специальных (поощрительных) тарифных ставок на отдельные товары должны учитываться связанные с этими товарами условия торговли стран, особенно развивающихся, а также стран без выхода к морю, обслуживаемых Конференцией.

Как указано в ст. 13 Кодекса, тарифы Конференций не должны приводить к несправедливым различиям в положении между грузоотправителями, находящимися изначально в одинаковых условиях. Судоходные линии-члены Конференции должны строго соблюдать все правила и условия, названные в тарифах, в различных соглашениях, заключенных в соответствии с Кодексом, а также во всех опубликованных документах конференции. Кодекс поведения линейных конференций [2, ст. 16] в части надбавок определяет, что надбавки, применяемые для покрытия чрезвычайного увеличения издержек или снижения доходов, считаются временными и они должны быть уменьшены по мере улучшения положения или при изменении обстоятельств, из-за которых потребовалось их введение. До введения надбавок, как общих, так и относящихся только к определённому порту, должно быть сделано уведомление сторонам и если возникает необходимость, то проводится консультация по правилам Кодекса. Несомненно, данный документ содержит ряд случаев-исключений, когда надбавки могут быть введены немедленно без проведения консультаций.

В ст. 17 Кодекса указано, что изменения валютного курса (в том числе девальвация, ревальвация), которые ведут к изменениям в совокупных эксплуатационных расходах или доходах судоходных линий конференций, являются основанием для введения валютного коэффициента корректировки тарифных ставок или их изменения. Такая корректировка должна быть проведена таким образом, чтобы в итоге линии-члены не извлекли для себя дополнительной выгоды, равно как и не несли бы лишних потерь. Она может осуществляться как в форме валютных надбавок или скидок, так и в виде повышения или снижения тарифных ставок.

Роль правительства как надлежащего органа в соответствии с Кодексом

Кодекс [2] чётко определяет как права правительств договаривающихся государств, следующих из Конвенции ООН о кодексе поведения линейных конференций, так и их обязанности. Эта часть Кодекса представляет значительный интерес в связи с тем, что Российская Федерация является одной из договаривающихся сторон, а Конвенция ООН является действующим (в российской юрисдикции) международным нормативным актом, являющимся составной частью правовой системы РФ в соответствии с п. 1 ст. 5 ФЗ «О международных договорах Российской Федерации» [7]. Поэтому, в силу действия Конвенции ООН, у государства возникают определённые права и обязанности. Так, ст. 47 Кодекса возлагает на правительства государств, являющихся договаривающимися сторонами Конвенции, прямую ответственность за принятие надлежащих законодательных и иных мер, которые могут быть необходимы для обеспечения выполнения Конвенции. В Кодексе содержится также положение о надлежащем органе для выполнения некоторых функций по применению положений Конвенции. Надлежащим органом может быть либо само правительство в полном составе, либо уполномоченный орган правительства или любой орган, назначенный в качестве такового. Кодекс допускает все эти возможности. В частности, Кодекс [2, гл. I] определяет две функции надлежащего органа:

– признание национальной судоходной линии «надлежащим органом», которое служит основным критерием для определения того, является ли судоходная линия национальной судоходной линией или нет;

– определение организации грузоотправителей в целях осуществления деятельности, связанной с применением Кодекса, также предусматривающее её признание надлежащим образом.

В Кодексе [2, гл. I] содержится ряд положений, касающихся роли надлежащего органа. Надлежащий орган может либо по собственному желанию, либо по просьбе заинтересованных сторон действовать следующим образом:

(а) Обеспечивать учёт их мнений по вопросу о приёме в Конференцию новой линии-участника Конференции;

(b) В сотрудничестве с органами на другом конце направления обсуждать вопрос, являющийся предметом спора между их группами национальных судоходных линий, и сообщать своё мнение заинтересованным сторонам для их рассмотрения;

(c) Получать уведомления от Конференций о мерах, принятых в связи с злоупотреблениями и / или нарушениями на основе принципа анонимности;

(d) Получать копии Конференциальных соглашений, соглашений о пулах или других соглашений о числе отходов судов, а также других соответствующих документов;

(e) Запрашивать информацию, копии ежегодных докладов Конференции и уведомления о предполагаемой деятельности Конференции;

(f) Принимать в полной мере участие в консультациях между Конференциями и грузоотправителями, но без права участия в принятии решений;

(g) 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.

Несмотря на то, что Кодекс не наделяет надлежащий орган правом участия в принятии решений на консультациях между грузоотправителями и конференциями, надлежащий орган может, в силу своего положения, играть эффективную роль в формировании тех выводов, которые будут сделаны на консультациях, проводимых с его участием. Кроме того, надлежащий орган может влиять на политику конференций через свои национальные судоходные линии, особенно в тех случаях, когда они принадлежат государству. Надлежащие органы могут предложить Конференциям информировать их о принимаемых перевозчиками мерах, направленных на соблюдение положений Кодекса. Если эти меры будут сочтены недостаточно удовлетворительными, правительство может предложить конференции провести с ним консультации по данному вопросу.

ЮНКТАД в Руководстве [8, ч. 1, гл. 3, разд. А] отмечает, что желательно, 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. Договаривающиеся стороны обязаны принимать их в соответствии со ст. 47 Кодекса. В то же время, если Конференции не сотрудничают с правительствами, Договаривающиеся стороны могут добиваться защиты своих национальных интересов путём принятия детально разработанного исполнительного законодательства, которое ограничивает использование гибкого подхода и комиссий.

В Руководстве [8, ч. 1, гл. 3, разд. А] по применению Кодекса, разработанном ЮНКТАД, отмечается: «Пожелания и требования, с которыми надлежащие органы могут обращаться к конференциям для исполнения контролирующих функций, заключаются в следующем:

(а) Включение в рассылочный список на постоянной основе документов, которые должны предоставляться по просьбе в соответствии с Кодексом;

(b) Включение надлежащих органов в список тех, кто имеет право запрашивать информацию о фрахтовых тарифных ставках;

(c) Включение надлежащих органов в список органов, имеющих право требовать проведения консультаций в связи с общим повышением тарифных ставок;

(d) Включение надлежащих органов в список тех, кого необходимо уведомлять о введении в действие надбавок и коэффициентов валютной корректировки».

Эти вопросы имеют большое значение в странах, где национальные Советы грузовладельцев слабы. ЮНКТАД считает, что такие меры будут способствовать укреплению позиций национальных организаций грузовладельцев в их отношениях с конференциями». В связи с этим необходимо отметить, что в настоящее время в Российской Федерации национальные Советы (Ассоциации) грузовладельцев не просто слабы, но даже не определен их статус в целях участия в переговорном процессе с линейными перевозчиками и их объединениями.

Законодательные и иные меры, которые должны быть приняты договаривающимися сторонами для обеспечения выполнения Кодекса

Законодательные меры, которые необходимо принять договаривающейся стороне для соблюдения положений Кодекса, зависят от существующего законодательства и 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, а также общего торгового права [8, ч. 1, гл. 1].

Кодекс [2, ст. 47] указывает на законодательные меры, которые должны приниматься договаривающимися сторонами. Так, каждая договаривающаяся сторона принимает такие законодательные или иные меры, которые могут быть необходимы для обеспечения выполнения Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций [2]. ЮНКТАД в Руководстве [8] отметил, что положение Кодекса указывает на то, что каждая договаривающаяся сторона должна принять такие законодательные, административные или судебные меры, которые могут быть необходимы для осуществления Кодекса. Иными словами, 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 наделить исполнительные и судебные органы соответствующими полномочиями, необходимыми для обеспечения выполнения Кодекса.

Приведем перечень вопросов, которые, в соответствии с рекомендациями ЮНКТАД [8], следует регулировать на основе национального законодательства и / или иных мер:

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

Договаривающиеся стороны могут изъявить желание включить в своё национальное законодательство определение термина «линейная конференция». Необходимо отметить, что согласно требованиям ЮНКТАД, любое соглашение или договорённость в пределах группы, состоящей из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которая удовлетворяет минимальным критериям, изложенным в Кодексе, образуют, согласно положениям Кодекса, линейную конференцию, независимо от того, как группа себя именуется. Значительное место в комментариях и рекомендациях ЮНКТАД, относящихся к Кодексу и порядку его применения, уделено национальным судоходным линиям. ЮНКТАД считает, что в национальном законодательстве или постановлениях необходимо чётко определить 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. Последние 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».

Важным моментом в вопросе о национальных судоходных линиях является то, что в содержащемся в Кодексе определении конкретно упоминается *перевозчик, эксплуатирующий суда*, хотя его флот, согласно [2, п. 2 ст. 1], может включать «фрахтованный тоннаж». В современных условиях на некоторых направлениях коммерчески рентабельными могут быть только большие контейнерные суда. Национальная судоходная линия данной страны может считать, что коммерчески наиболее приемлемым вариантом для неё является осуществление деятельности в качестве оператора, занимающегося исключительно фрахтованием части судна у другой линии или Консорциума линий [8].

Расширение сферы применения Кодекса поведения линейных конференций

Критики Кодекса поведения линейных конференций утверждают, что он утратил своё значение в связи с сокращением, а для некоторых направлений и полным исчезновением конференций, указывая при этом, что в настоящее время компании создают альтернативные конференциям формы сотрудничества [9]. Однако, если полностью отказаться от Кодекса, это приведёт к тому, что будут отсутствовать какие-либо условия для «идентификации» не только объединений судовладельцев, которые можно отнести к традиционным, но и таких объединений, которые возникли в последнее время и скромно называются *техническими соглашениями*. В решении такой задачи Кодекс [2] и «Руководство по применению Конвенции о Кодексе поведения линейных Конференций» [8], а также подготовленная секретариатом ЮНКТАД UNCTAD/ST/SHIP/1 публикация 26.01.1987 являются исключительно важными инструментами. Например, в Руководстве [8, гл. 1, разд. E] дано точное определение такого относительно нового явления в линейном судоходстве, как консорциум: «В результате научно-технической революции, проявившейся в значительном расширении использования стандартной многооборотной тары, в том числе морских контейнеров, 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 общего определения Консорциум является формой временного сотрудничества нескольких мощных фирм или широких заинтересованных кругов для достижения определённой общей цели».

В Кодексе содержится чёткое определение линейных Конференций, и в целом можно отметить, что действие его положений будет распространяться на любое соглашение о сотрудничестве, которое удовлетворяет условиям, предусмотренным в Кодексе, независимо от выбранной организационной формы сотрудничества». Т. е., по мнению ЮНКТАД, действие Кодекса распространяется на консорциумы и любые другие соглашения о сотрудничестве, которые удовлетворяют критериям линейной Конференции, определённым в Кодексе.

Выводы

1. В данной статье выделены отдельные положения Кодекса [2], дающие общее представление об этом документе и имеющие большое значение для оценки современного рынка морских линейных перевозок. Эти положения важны с практической точки зрения, так как они могут быть использованы для создания системы эффективного регулирования этих рынков в интересах народного хозяйства, что можно рассматривать в качестве первоочередной задачи. Актуальность темы следует из ситуации, возникшей в связи с обсуждением Федерального закона об изменениях в Кодексе торгового мореплавания РФ [10]. Следует отметить, что Законопроектом [11] предлагается дополнить Кодекс торгового мореплавания новой гл. VII.1 «Морское линейное судоходство», а также Решением ФАС России по делу линейных перевозчиков [12].

2. Кодекс является нормативным актом с чётко определёнными положительными целями. Они заключаются в содействии упорядоченному расширению мировой морской торговли, в развитии регулярных и эффективных линейных услуг, адекватных потребностям торговли и в обеспечении равновесия интересов тех, кто предоставляет услуги линейного судоходства, и тех, кто пользуется ими. Эти цели не только не утратили значения с момента принятия Конвенции, но стали ещё более актуальными для Российской Федерации. По мнению авторов, Кодекс имеет большое значение для организации практической деятельности российских перевозчиков и клиентуры морского транспорта.

3. В настоящее время Кодекс следует рассматривать не в жёсткой взаимосвязи с деятельностью Конференций, а преимущественно в части согласия или отказа от целей, принципов и методов регулирования деятельности линейных перевозчиков, определённых Конвенцией. Инструменты регулирования, определённые Кодексом, являются универсальными, на что указывает иностранная практика. При этом следует помнить о том, какая серьёзная работа была проведена отечественными и иностранными специалистами во время подготовки Кодекса.

4. Безусловно, содержание Кодекса не ограничивается теми, хоть и основными, но отдельными статьями, которые были здесь рассмотрены и упомянуты. Кодекс представляет собой весьма содержательный и разнообразный документ. Поэтому целесообразно продолжить знакомство с этим документом по мере уточнения и расширения задач, стоящих перед отраслью морских перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Русинов И. А.* Коротко о линейных конференциях / И. А. Русинов, И. А. Гаврилова, А. Г. Нелогов // *Морской Вестник*. — 2016. — № 2 (58). — С. 48–56.
2. Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций (Заключена в г. Женеве 06.04.1974) // *Сборник международных договоров СССР*. — М., 1985. — Вып. XXXIX. — С. 94–121.
3. *Кириллова Е. В.* Ретроспективный анализ становления и развития интеграционных объединений в линейном судоходстве: сб. науч. тр. / Е. В. Кириллова. — Вып. 1. — Иваново: МАРКОВА АД, 2014. — 98 с.
4. *Русинов И. А.* Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций / И. А. Русинов, И. А. Гаврилова, А. Г. Нелогов // *Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова*. — 2016. — № 2 (36). — С. 56–66.
5. *Петровский В. В.* Морское линейное судоходство / В. В. Петровский. — М.: Транспорт, 1977. — 288 с.
6. *Кириллова Е. В.* Антимонопольное освобождение в системе линейного судоходства: сб. науч. тр. / Е. В. Кириллова. — Одесса: Куприенко, 2013. — 113 с.
7. Федеральный закон от 15.07.1995 г. № 101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации» // *Российская газета*. — 1995. — № 140.
8. Руководство по применению Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций, подготовленное секретариатом ЮНКТАД. UNCTAD/ST/SHIP/ 1, опублик. 26.01.1987.
9. *Иванова С. Е.* Современные принципы формирования цены перевозки грузов в линейном судоходстве / С. Е. Иванова, Н. В. Митрофанова // *Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова*. — 2011. — № 1. — С. 175–180.

10. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ // Российская газета. — 1999. — № 85–86.
11. Проект Федерального закона № 929151-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части линейного судоходства»: принят ГД ФС РФ в первом чтении (ред., внесенная в Гос. думу Федерального Собрания РФ).
12. Решение Комиссии ФАС России по делу № 1-11-313/00-22-13 от 15.12.2015 г.

REGARDING THE CONTROL OF LINER SHIPPING BASED ON THE ANALYSIS OF THE UN CONVENTION PRINCIPLES OF THE CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES

Authors consider key points of United Nations' Code of Conduct for Liner Conferences (1974), including short introduction to a history of the Code and matters discussed by Parties prior the Code has been done. In short but self-sufficient form the Authors say about the Code's contain, targets and main principles. With reference to Code the Authors advise some aspects of relationships between Liner Conferences and Shippers, as well as Shipper's Councils. A visible part of the article gives a basic knowledge of Code's requirements to Conference's freight policy, including rates, surcharges, tariff's terms and conditions. The Authors pay attention to a matter of State control and regulation of Conferences' activity which are to be based on Code's requirements to national Laws and appropriate authorities. They explain reasons why the Code of Conduct is to be considered as valid document and how it can be used for the purpose of due regulation and development of shipping industry in Russian Federation.

Keywords: regulation of liner shipping, Code of Conduct for Liner Conferences, Liner conference, Conference agreement, liner shipping, freight market, liner tariff, conference tariff, freight rate, freight surcharge, national shipping line, controlled carriers, appropriate authorities in liner shipping.

REFERENCES

1. Rusinov, I. A., I. A. Gavrilova, and A. G. Nelogov. "Korotko o linejnyh konferenciyah." *Morskoy Vestnik* 2(58) (2016): Pp. 48–56.
2. "Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences. Geneva, 6 April 1974." *Sbornik mezhdunarodnyh dogovorov SSSR. M., 1985. Vol. XXXIX: 94–121.*
3. Kirillova, E. V. *Retrospektivnyj analiz stanovleniya i razvitiya integracionnyh ob'edinenij v linejnom sudohodstve: sb. nauch. tr. Vyp. 1, t. 1. Ivanovo: MARKOVA AD, 2014.*
4. Rusinov, I. A., I. A. Gavrilova, and A. G. Nelogov. "The activities of liner conferences in advance of the Code of conduct for Liner Conferences." *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova* 2(36) (2016): 56–66.
5. Petrovskij, V. V. *Morskoe linejnoe sudohodstvo. M.: Izdatelstvo «Transport», 1977.*
6. Kirillova, E. V. *Antimonopolnoe osvobozhdenie v sisteme linejnogo sudohodstva: sb. nauch. tr. Odessa: Kuprienko, 2013.*
7. "Federalnyj zakon ot 15.07.1995 g. № 101-FZ «O mezhdunarodnyh dogovorah Rossij-skoj Federacii»." *Rossijskaya gazeta* 140 (1995).
8. Rukovodstvo po primeneniyu Konvencii o Kodekse povedeniya linejnyh konferencij, podgotovlennoe sekretariatom YUNKTAD. UNCTAD/ST/SHIP/ 1. 26.01.1987.
9. Ivanova, S. E., and N. V. Mitrofanova. "The modern principals of foundation of cost for carriage of goods in line shipping." *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova* 1 (2011): 175–180.
10. "Kodeksa torgovogo moreplavaniya Rossijskoj Federacii ot 30.04.1999 g. № 81-FZ." *Rossijskaya gazeta* 85–86 (1999).
11. Russian Federation. Draft Federal Law N 929151-6. O vnesenii izmenenij v otdelnye zakonodatel'nye акты Rossijskoj Federacii v chasti linejnogo sudohodstva. (red., vnesennaya v GD FS RF. Prinyat GD FS RF v pervom chtenii).
12. Reshenie Komissii FAS Rossii po delu № 1-11-313/00-22-13 ot 15.12.2015 g.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Русинов Игорь Александрович —
доктор технических наук, профессор.
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени
адмирала С.О. Макарова»
RusinovIA@gumrf.ru
Гаврилова Ирина Александровна —
кандидат экономических наук.
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени
адмирала С.О. Макарова»
Gavrilova.irina.a@gmail.com
Нелогов Андрей Георгиевич — аспирант.
Научный руководитель:
Русинов Игорь Александрович.
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени
адмирала С.О. Макарова»
andrey.nelogov@united-transport.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Rusinov Igor Alexandrovich —
Dr. of Technical Sciences, professor.
Admiral Makarov State University
of Maritime and Inland Shipping
RusinovIA@gumrf.ru
Gavrilova Irina Alexandrovna — PhD.
Admiral Makarov State University
of Maritime and Inland Shipping
gavrilova.irina.a@gmail.com
Nelogov Angrey Georgievich — postgraduate.
Supervisor:
Rusinov Igor Alexandrovich.
Admiral Makarov State University
of Maritime and Inland Shipping
andrey.nelogov@united-transport.ru

Статья поступила в редакцию 24 марта 2016 г.

УДК 656.61.052

**И. А. Бурмака,
Г. Е. Калининченко,
М. А. Кулаков**

УПРАВЛЕНИЕ ПАРОЙ СУДОВ В СИТУАЦИИ ОПАСНОГО СБЛИЖЕНИЯ

Рассмотрено два типа управления парой судов в условиях опасного сближения с целью предупреждения их возможного столкновения. Первый подход к предупреждению столкновения судов представляет собой общепринятое в судовождении локально-независимое управление, при котором необходима координация маневров взаимодействующих опасно сближающихся судов. Поэтому в статье изложен принцип бинарной координации взаимодействия пары судов при опасном сближении в случае их локально-независимого управления. Указываются методы выбора оптимальной стратегии расхождения при этом типе управления. Приводится характеристика второго подхода к управлению парой судов в ситуации опасного сближения, который осуществляется с помощью принципа полного управления системой двух опасно сближающихся судов внешним управленцем. Для этого типа управления рассматривается возможность определения безопасного маневра расхождения изменением курса с помощью использования области опасных курсов. Также рассмотрена возможность безопасного расхождения судов изменением скорости при неизменных курсах, при этом предлагается использование области опасных скоростей при заданных начальных курсах. Рассмотрены достоинства внешнего управления судами и возможные перспективы его использования.

Ключевые слова: предупреждение столкновения судов, типы управления судами при опасном сближении, система бинарной координации, области опасных курсов и опасных скоростей пары судов.



ЦЕЛЮ статьи является рассмотрение двух типов управления системой S_{12} пары опасно сближающихся судов для предупреждения столкновения.

Проблема обеспечения безопасного расхождения судов в случае возникновения угрозы их столкновения является одной из наиболее актуальных. В этой ситуации судам надлежит компенсировать ситуационное возмущение путем выполнения маневра расхождения. При этом, как правило, маневр расхождения регламентируется МППСС-72. В стесненных районах плавания