

Передериев Е.П.

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕХАНИЗМА ВНЕДРЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ НОРМ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ СТАНДАРТИЗАЦИЮ УСЛОВИЙ И КАЧЕСТВА УЧАСТИЯ УКРАИНЫ В МИРОВОЙ ТОРГОВЛЕ

Современный этап развития деятельности в сфере мировой торговли в Украине связан со значительными изменениями форм и методов, которые ранее применялись на протяжении длительного времени. Вовлечение в процесс мировой торговли предприятий государственного и частного сектора, без ограничений по организационной форме, по размеру имущества, сфере деятельности и иных критериев, вызвало мгновенный рост числа участников этих отношений.

Однако, любая деятельность во внешней сфере обязывает иметь четкое представление о правовом поле, в котором эта деятельность осуществляется, и что единственным инструментом регулирования взаимоотношений между участниками сделок в мировой торговле является правовая система, построенная не на национальных, а на международных источниках. Применение права в области мировой торговли отличается большой сложностью также и из-за неадекватности содержания норм права различных государств регулирующих сделки во внешней сфере нормам права, регулирующим отношения связанные с международными торговыми операциями.

Естественно, что работа по унификации права мировой торговли способствует преодолению этих препятствий. Но новые единообразные правила, регламентирующие деятельность в мировом масштабе предполагают обязательность таких правил как для граждан, физических и юридических лиц, так и государств в целом.

В силу объективных причин, таких как расширение хозяйственных связей и кооперации, новых транспортно-технологических систем, расширение использования средств электронного обмена данными для передачи различных документов и других, много внимания продолжает уделяться правовому анализу международного договора купли-продажи, преобладающему в международной торговле. Кроме того, сама операция по купле-продаже вызывает необходимость заключения договоров, направленных на ее фактическое осуществление. Среди них прежде всего следует назвать перевозку, страхование, расчетно-кредитные отношения, разрешение споров и многое другое. Оставаясь неизменными по сути, сделки претерпевают серьезные изменения по форме, усложняющих элементов в структуре и содержании.

Правила по толкованию торговых терминов Инкотермс и Конвенция ООН 1980 года о договорах международной купли-продажи товаров представляют собой стройную систему норм и правил международной торговли. Любой внешнеторговый контракт купли-продажи товаров обязывает стороны согласовывать порядок передачи товара продавцом покупателю на "условиях поставки товаров". Базисные условия поставки товара, применяемые в различных странах и портах, иногда значительно отличаются и детализацией прав и кругом обязанностей экспортеров и импортеров.

Первая унификация торговых условий сделанная по инициативе Ассоциации международного права, затем была продолжена Международной торговой палатой в виде торговых терминов, содержащих характер базисов поставки. В Инкотермс 90 нашло отражение обеспечение поставки с помощью новых транспортных технологических систем перевозок - интегрированных и интермодальных.

Инкотермс представляет собой свод правил, носящих факультативный, не обязательный характер, действующих, если на эти правила сделана прямая ссылка в контракте и сам договор не противоречит этим правилам.

Детальным распределением обязанностей продавца и покупателя с отнесением на них соответствующих рисков и расходов по операциям и разнятся базисы поставки товаров.

С 1 января 2000г. введены новые правила Инкотермс 2000, которые сохранив те же базисы поставки, имеют несколько различий в их толковании, при этом такие детали в распределении рисков, расходов, обязанностей сторон торгового контракта могут существенно отразиться на конечном результате коммерческой деятельности.

Готовясь к членству в World Trade Organization (WTO) государство корректирует национальное законодательство, тарифы сборов в портах, таможенные сборы, практику ведения бизнеса. Однако корректировка национального законодательства, то есть примирение двух объективно противостоящих систем регулирования торговых отношений, национальной и международного универсального характера договора, весьма сложный и длительный процесс.

Сложность также состоит и в том, что правовые решения, принятые в универсальном международном договоре зачастую значительно расходятся с законодательством, традициями, правовой практикой и культурой государства. И государству надо быть готовым к тому, что на стадии подготовки и вхождения в сферу международной торговли будет создаваться множество проблем, связанных с наложением международного универсального соглашения на конкретное национальное законодательство, имеющее еще существенное влияние прежней, социально ориентированной системы и уже существенные отношения новой капиталистической системы.

Глобализация мировой экономики выражается в увеличении объема мировой торговли и в росте объема мирового производства, вовлечении в процесс большинства стран всех континентов.

Однако на этом фоне, как составляющие общей глобальной мировой экономики, как результат поиска и совершенствования форм международного сотрудничества, укрепилась идея регионализации в рамках многонациональной коалиции государств.

Такая коалиция государств, в расширяющихся рамках границ Старого Света, на новых принципах Европейского Союза с продвижением в восточно-азиатском направлении и единого экономического

пространства свободного перемещения товаров, услуг и капиталов в настоящее время и создается.

Однако естественно, что возможность включения в коалицию региональных государств должно основываться на одинаковых уровнях их экономического развития, по общему принципу “равный среди равных”.

Кроме того, все большее влияние приобретает правовое регулирование экономической жизни в Европе и законодательство, создаваемое в рамках Европейского Союза. Украина, провозгласив курс вхождения в Европейский Союз, взяла на себя обязательство адаптировать национальное законодательство к европейскому законодательству, приняв все меры для вхождения в Общеввропейское экономическое пространство.

В любом случае важна однообразная юридическая терминология, как национальная так и международная, гармонизация законов Украины с законодательством Европейского Сообщества, единая система права – национальная и международная, являющиеся двумя составляющими, с приоритетом норм и принципов международного права в случаях коллизий.

И даже, ратифицированные Украиной международные договоры редко используются как акты прямого действия, и главным остаются национальные кодексы, иногда и по причине не упорядоченности обнародования международных договоров.

Не упорядоченность обнародования ратифицированных договоров говорит о низкой эффективности правовой системы вообще. Только некоторые причины – невысокий уровень правового сознания, или неэффективность организации органов правосудия, низкое качество нормативных актов, их бессистемность и не прогнозируемость.

Законопроекты, с целью качественной и быстрой их разработки, на наш взгляд, должны финансироваться по программам развития законодательства государства, особенно те, которые имеют значительную ценность для всего общества.

Порядок опубликования текстов международных договоров, согласие на обязательность которых дано Верховной Радой, может быть следующим: текст договора печатается вместе с законом о даче согласия на обязательность международного договора, что решит проблему нахождения официальных текстов уже ратифицированных международных договоров.

Экономика, а особенно в глобальном или региональном масштабах, всегда развивает транспортный потенциал в обеспечении своего развития. Для Украины же, с низким уровнем экономического развития, но выгодным географическим положением в евро-азиатском регионе, есть шанс добиться движения к благополучию своей экономики.

Этому может способствовать рост транснациональных грузопотоков, в том числе между странами Европы, Азии, Ближнего Востока. Географическое положение Украины обязывает организовать беспрепятственное обеспечение транзита всего объема грузопотока через свою территорию. На государственном уровне приняты меры, направленные на нормативное обеспечение перевозок транзитных грузов. Приняты законы Украины “О транзите грузов”, “О введении единого сбора, который применяется в пунктах пропуска через государственную границу Украины”. Украина присоединилась к ряду европейских конвенций и соглашений. Подписаны двусторонние договора в области транспорта, многосторонние договора, касающиеся развития транспортных коридоров.

Успешное решение проблем организации перевозок без соответствующего правового обеспечения всей транспортной деятельности невозможно. Должны быть приняты законы “О морских портах”, “О транспортно-экспедиторской деятельности” и другие, касающиеся всех субъектов транспортной деятельности. Украина не присоединилась в настоящий момент к ряду транспортных международных конвенций, таких как европейское соглашение “О важнейших линиях комбинированных перевозок и соответствующих объектах”, международной конвенции “О согласовании условий контроля грузов на границах” и ряду других.

Кроме того, в Украине должна быть специализированная организация, занимающаяся систематизацией и прогнозированием транзитных перевозок, разработкой тарифных, экономических и технических мероприятий для их привлечения.

В настоящее время морская среда стала сферой одновременного пребывания многих миллионов людей и миллиардов тонн груза. Объекты в море могут быть или стационарными или плавающими сооружениями или морскими судами или обслуживание сооружений связано с использованием судов и работой людей в море, в условиях повышенного риска не только вызванного техникой, но и ошибками людей и воздействием стихии.

Полностью исключить морские риски практически невозможно, однако стремиться управлять безопасностью всего транспортного процесса, как компании, так и судна, необходимо.

Естественно, что все стороны заинтересованы в сведении к минимуму как потерь людей, так и утраты материальных ценностей в процессе морской деятельности, связанной не только с транспортировкой груза.

Унифицированные международные стандарты по безопасности на море выраженные в виде конвенций и резолюций международных организаций, затем становятся частью национального законодательства, регулирующего деятельность на море.

Еще в ноябре 1998г. на заседании Комитета защиты морской среды Международной морской организации было отмечено, что ИМО, не изменяя направление своей политики, переносит свои усилия с разработки новых конвенционных требований к судам на работу по всеобщему внедрению уже существующих требований.

Судоходство и транспорт в целом, как и добыча нефти и газа на морском шельфе являются глобальными отраслями экономики и дальнейшее их развитие необходимо корректировать в мировом масштабе. Поэтому совершенно недопустимо и невозможно развивать транспортные системы отдельных стран и регионов,

формировать грузопотоки и транспортные коридоры без учета особенностей мировых экономических связей. Производство запасных частей, комплектующих, промышленная переработка полезных ископаемых зачастую находятся на значительном расстоянии от мест потребления или добычи, а глобализация промышленности требует развития транспорта, а особенно водного не только с учетом национальных, но и международных требований.

Управление безопасностью судоходства тесно связано с управлением транспортной деятельностью вообще и включает задачи, решаемые с помощью математических, информационных, логистических, экономических, экологических компонентов, и решаемых только в совокупности, что и может обеспечить безопасность и качество транспортных услуг.

Нормированная система управления качеством транспортных услуг, является гарантией безопасности и качества, исключая или уменьшающая степень риска.

Факторы уменьшения степени риска:

- усовершенствование технического обеспечения и систем безопасности,
- силы стихии, не подвластные, должны тщательно учитываться,
- некомпетентность персонала, которую можно преодолевать именно обучением и принятием всех мер предосторожности.

Принять единственно правильное решение в критической ситуации посредством комплекса действий целой группы людей, без нарушений правил безопасности, несистематизированных торговых рейсов, с учетом неорганизованной работы многонационального экипажа сложная задача.

В мореплавании, как и в коммерческой деятельности, лучшей защитой от аварий или краха компании, может быть только постоянная профилактика, профессионализм в работе, глубокий анализ факторов риска. Определение влияния возможных ошибок на результат определит правильное управление профилактической работой, включая технику, людей и груз.

Техническое обеспечение, обучение и аудит необходимо рассматривать во взаимосвязи безопасности с качеством услуг, что будет способствовать только эффективности мероприятий.

Обязанности капитана сейчас сводятся в основном к судовождению и наблюдению за выполнением ежедневных рутинных работ и даже традиционный контроль за укладкой груза интересен только с точки зрения безопасности судна. Коммерческая, административная, связанная с планированием загрузки судна и другие обязанности переданы на берег, включая изменения в составе команды, вопросы дисциплины, подготовка кадров.

Появление в составе экипажей лиц только по мотивам заработка, а не образа жизни, малоквалифицированных, мало обученных, плохо адаптированных к морскому укладу, вызвано тем, что судоходные компании и не только под «удобным флагом», сферу административной деятельности поручают береговому персоналу.

Кроме того становится, по разным причинам, все меньше судоходных компаний имеющих давние морские традиции и укомплектованные моряками страны флага.

Прибыль, а для любого бизнеса это всегда основное, включая и транснациональных коммерческих операторов, а главная задача - объединить знания, опыт, умение и мышление капитана и береговых менеджеров для единой политики управления риском, создания единой организационной структуры.

МКУБ – это международный кодекс управления безопасностью окружающей среды, безопасностью людей и сохранностью груза при доставке способен решить эту проблему, обязывая высшие управленческие структуры компании нести ответственность и которые в свою очередь ориентируют своих подчиненных на выполнение стандартов безопасности. Система схожа с требованиями систем управления безопасностью, качества услуг транспорта стандарта ISO 9002 и ISO 14001.

Контроль осуществляют или государство флага или третьи государства, которым предоставлены соответствующие полномочия.

Задача главного морского ведомства страны состоит в проведении политики и создании условий для достижения наибольшего эффекта от соблюдения норм на море с необходимой поддержкой на суше.

Сейчас в морских портах переработка транзита возрастает за счет нефтепродуктов, а перевалка генеральных грузов и обработка контейнеров уменьшается из-за высокой степени износа портовых сооружений, перегрузочного и технического оборудования, что естественно уменьшает скорость и влияет на качество переработки всех грузов.

Должно быть прежде всего качество обслуживания грузовладельцев, для чего необходимо улучшить состояние технического оборудования и качество транспортной инфраструктуры. Продолжает оставаться низким уровень транспортно-экспедиционного обслуживания транзитных перевозок, что возможно потребует введения лицензирования или сертификации.

Продолжать жить вечно за счет материальной базы, созданной в предыдущие годы невозможно и выход только в устранении дефицита современных морских судов, контейнеров, перегрузочных средств. Естественно, любые программы должны быть финансово подкреплены государством, а если нет, то остается привлечение иностранного капитала, привлечение отечественного капитала с использованием возможностей лизинговых компаний и т. д. В настоящее время, в приватизацию включаются «американские», «канадские», «австрийские»... и другие предприятия, за которыми будут стоять деньги, когда-то заработанные в Украине, отмытые через офф-шор и вливавшиеся в нормальные, законным путем зарегистрированные фирмы.

Литература

1. Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров 1980 г. М., 1992г.

- 2.Международные правила по унифицированному толкованию торговых терминов (Инкотермс). МТП. 1990г.
- 3.Правила Инкотермс – 2000г. МТП. 2000г.
- 4.«Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Украиной и Европейским сообществом и их государствами-членами» 1994г., вступило в силу 01.03.98г.
- 5.Указ Президента Украины «О применении международных правил интерпретации коммерческих терминов» № 567/94 от 4.10.94г.
- 6.Кодекс торгового мореплавания Украины. Х., 1998г.
- 7.Высоцкий А.Ф. Морской регионализм. К., 1986г.
- 8.International Trade Regulation – GATT, The United States and the European Community, Exeter, 1986.
- 9.Косак В.М. Застосування Віденської конвенції про міжнародний договір купівлі-продажу в національному законодавстві України – 1994 р.
- 10.Богуславский М.М. Международное частное право. М., 1994г
- 11.Скаридов А.С. Международное частное право. Уч.пособие, 1998г.
- 12.Корецкий В.М. Избранные труды. Кн 1/ Ред.кол.: Денисов В.Н. и др. – К.,1998г.
- 13.Шмиттгофф К.М. Экспорт: право и практика международной торговли. М., 1993г.
- 14.Международное частное право:сб.нормативных документов. Составитель Н.Ю.Ерпылева. М., 1994г.
- 15.Юридический справочник капитана судна заграничного плавания. М.,1992г.
- 16.Международные перевозки грузов. Сборник конвенций. Спб., 1996г.
- 17.Международная торговля: финансовые операции, страхование и другие услуги: Пер. с англ. К.,1994г.
- 18.Тынель А., Функ Я., Хвалай В. Курс международного торгового права. Мн. 2000г.
- 19.«Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения» (МКУБ). Резолюция ИМО А.741(18). 1999г.
- 20.Конвенция СОЛАС-74.
- 21.«Руководство по внедрению МКУБ Администрациями». Резолюция ИМО А.788(19). 1995г.
- 22.«Процедуры контроля со стороны портовых властей». Резолюция ИМО А.787 (19) 1995г.
- 23.International safety management code (ISM CODE) and guidelines on the implementation of the ISM CODE. 1997 EDITION. ИМО, London, 1997.
- 24.Журнал "Судоходство".
- 25.Журнал "Порты Украины".