

транспортних секторах. Тільки тоді вони будуть готові досягти так званої «найкращої практики» на міжнародному рівні.

Найголовніша мета Європейського Союзу полягає в обміні найкращою практикою в європейському та міжнародному контекстах, а також у створенні рамок співпраці та діалогу між партнерами Середземного та Чорного морів. Фактично ця територія має потенціал створення єдиної зони, яку необхідно буде розвивати та можливість існування якої ще необхідно підтвердити. Цей потенціал можна спостерігати як у конфліктних, так і загальних інтересах, особливо з питань транспортування енергоресурсів на світові ринки. У цій точці, однак, ніякий з підрегіонів цієї більш широкої зони не зможе функціонувати як єдиний економічний регіон у рамках глобальної економічної системи Середземного, Чорного та Каспійського морів з їх гаванями. Європейський Союз хотів би встановити західну — Євро-Середземноморську східну зону вільної торгівлі, але це призведе до дерегуляції на фоні занадто відкритої співпраці. Співпраця — не кінцева мета, звичайно, а початкова точка розробки нової стратегії в Середземному морі. Це буде надзвичайно важливо не тільки як альтернатива північноєвропейському транспорту, але й для геополітичного розташування стратегічних геополітичних зон. Саме в цьому процесі Європейський Союз буде мати можливість відігравати важливу роль не тільки з економічної точки зору, фактично незабаром він перетвориться на єдину геополітичну зону в контексті глобальної антитерористичної кампанії.

Сімон Шнітцер

ст. викладач університету «Носамбрія», школа права.
Ньюкасл, Англія, д-р юрид. наук

ЧИ ВІДПОВІДАЄ ПРАВОВА СИСТЕМА ПОТРЕБАМ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ? ГАРМОНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО ТОРГОВОГО ПРАВА ТА ЇЇ ПЕРЕВАГИ ДЛЯ БІЗНЕСУ

Нині надзвичайної актуальності набули правові проблеми, з якими стикається приватний бізнес при виході на міжнародні ринки. Учасники такого бізнесу отримують переваги в результаті гармонізації різних національних законів. Особливої уваги заслуговують звичайні міжнародні договори купівлі-продажу, що укладаються експортерами та імпортерами щодо товарів, які до-

ставляються шляхом морських, повітряних або сухопутних перевезень. У даній статті ці питання розглядаються з точки зору їх урегулювання англійським законодавством, однак увага звертається також і на відповідні міжнародні конвенції та правила, розроблені міжнародними організаціями. Зазначені правила та конвенції істотно сприяють розвитку міжнародної торгівлі, оскільки вони спрямовані на гармонізацію законів різних правових систем щонайменше на мінімальному рівні. Таким чином, учасники торгових угод можуть мати більше впевненості стосовно правил, які регулюють їх договірні відносини. Встановлення прав та обов'язків сторін полегшується, що, в свою чергу, призводить до мінімізації суперечок та зменшення витрат коштів на вирішення спорів.

Міжнародні торгові угоди, про які йдеться в цій статті, як правило, охоплюють п'ять найголовніших аспектів:

- 1) договір купівлі-продажу;
- 2) домовленості стосовно оплати та/або фінансування трансакції;
- 3) домовленості стосовно транспортування товарів до місця призначення;
- 4) страхування вантажу(товарів) на час перевезення;
- 5) визначення законодавства, що застосовується, та вирішення міжнародних спорів.

1. Спочатку звернемося до міжнародних договорів купівлі-продажу та їх умов, які використовуються в міжнародній торгівлі, зокрема, до обов'язків сторін. Торгові звичаї призвели до розробки традиційних умов міжнародної торгівлі, окремі з яких були закріплені міжнародними організаціями.

Вдалим прикладом цього є INCOTERMS (міжнародні правила тлумачення комерційних термінів), розроблені Міжнародною торговою палатою (МТП), яка має штаб-квартиру в Парижі. INCOTERMS регулярно переглядаються та адаптуються таким чином, щоб вони відповідали домінуючій торговій практиці. Найновіша версія була схвалена в 2000 році. Торгові партнери можуть включати INCOTERMS 2000 або будь-яку іншу версію до свого договору, щоб скористатися деталізованими правилами, які можна отримати в Міжнародній торговій палаті. Залежно від обраних умов договору, експортер або імпортер приймає на себе організацію перевезення та страхування товарів (так, відповідно до умов CIF продавець повинен організувати перевезення, в той час як на умовах FOB ці обов'язки виникають у покупця). Торгові асоціації, такі, як Асоціація торгівлі зерном та продуктами ха-

рчування, Федерація олій, насіння та жирів, Асоціація какао, Лондонська асоціація цукру, розробили свій власний стандарт договору купівлі-продажу, який базується на існуючих вимогах відповідних галузей та їх учасників. Ці типові договори, як правило, охоплюють усі відповідні питання, визначають законодавство, яке застосовується, та в більшості випадків указують на юрисдикцію конкретного суду.

Англійське законодавство про продаж товарів міститься переважно в Акті про продаж товарів 1979 року. Конвенція ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів, прийнята в 1980 році у Відні і підписана 63 державами, включаючи Україну, не була ратифікована Об'єднаним Королівством. Таким чином, багато типових договорів, які базуються на англійському законодавстві, особливо наголошують на цьому винятку. Однак вважається, що торгові партнери отримують переваги від поширеної гармонізації законів і, відповідно, від режиму, впровадженого Віденською конвенцією, яка завдяки своїм правилам розширює співпрацю між діловими партнерами.

2. Ще одним актуальним питанням, яке повинно бути врегульоване договором, є визначення сторони, яка зобов'язана ініціювати спосіб платежу. Вибір методу оплати повинен визначатися дуже обережно, базуватися на надійності покупця, попередньому діловому договорі та наданні будь-якого кредиту. Альтернативи існують різні, це може бути передплата або перерахування на відкритий рахунок, як правило, після отримання рахунку-фактури. Інші методи часто включають банки, які забезпечують безпеку трансакції за допомогою акредитивів або угоди про інкасування, при цьому документи, що представляють товари (комерційний рахунок-фактура, транспортна накладна, страховий поліс або інші сертифікати), обмінюються на плату за товар. При використанні акредитиву, який гарантує високий рівень безпеки для сторін, знання та виконання відповідних прав та обов'язків є особливо важливим, оскільки будь-які розбіжності в документі можуть призвести до неплатежу. У зв'язку із цим МТП розробила правила, які широко застосовуються: для акредитиву — Єдині правила документальних акредитивів (називається USP 500 в їх версії за 1993 рік) та угоди інкасо для Єдиного кодексу правил інкасо (називається USP 522 в його версії за 1995 рік). Якщо сторони бажають скористатися цими правилами та отримати переваги від уніфікації відповідних правил МТП, їм необхідно включити ці правила до договору з банком. Це, в свою чергу, призводить

до визначеності відповідних прав та обов'язків між сторонами торгової угоди та банку.

3. Законодавство про транспортування товарів стало предметом розширеної конвенції морських, повітряних, сухопутних та комбінованих перевезень. Варто визначити, які конвенції про перевезення були ратифіковані Об'єднаним Королівством, а також розглянути питання про участь України в цих конвенціях. Ці конвенції спрямовані на гармонізацію прав та обов'язків між постачальником та перевізником шляхом визначення відповідальності перевізника за втрату або пошкодження товару, за який він відповідає. Скарги стосовно вантажу можуть бути подані експортером або імпортером залежно від того, на якій стадії виконання договору виникли збитки. Таким чином, усі ці питання повинні бути розглянуті сторонами договору міжнародної купівлі-продажу, оскільки вони визначатимуть їх права вимоги до транспортної компанії, якщо товари будуть пошкоджені при перевезенні. Інтереси торгових партнерів захищені надійними схемами відповідальності, які застосовуються в різних країнах. Єдиний підхід до відповідальності та відшкодування на міжнародному рівні дозволяє учасникам угод зменшити ризик, пов'язаний з такими правочинами.

4. Обережний бізнесмен страхує товари, що транспортуються, з метою ліквідації прорахунків з відповідальністю. Законодавство про морське страхування на сьогодні є вивіреною та відпрацьованою галуззю права, яке представлено в Об'єднаному Королівстві Актом про морське страхування 1906 року. Морське страхування досягло високого рівня стандартизації: Морська політика Лойдс та положення Інституту Перевезень Вантажів, які визначають обсяг відшкодування збитків, широко застосовуються також і на міжнародному рівні. Однак страхування товарів, які перевозяться літаками або сухопутно, не так ретельно розроблене і, як правило, визначається конкретною угодою, хоча, на перший погляд, здається, що використовуються принципи морського страхування. Експортер та імпортер повинні чітко визначити в договорі політику та особливості відшкодування збитків. Оскільки, в разі необхідності, кожна зі сторін може претендувати на відшкодування збитків, то такі деталізовані угоди вимагають єдиної нормативної бази та однакового розуміння відшкодування.

5. Питання стосовно того, яке законодавство застосовуватиметься, є найважливішим для визначення прав та обов'язків сторін у всіх зазначених вище правовідносинах. Вибираючи деталізовані умови договору, сторони можуть скористатися свободою укладати договір відповідно до норм обраного законодавства, що

застосовуватиметься, та вимог громадської політики. Визначення законодавства, яке застосовуватиметься, залежить від результату обговорення цього питання. Суд або арбітражний суд звичайно застосовують як процедурні правила своїх країн, так і правила приватного міжнародного права для визначення своєї юрисдикції та законодавства, що застосовується. Ефективність судового рішення або висновку арбітражу, винесені в результаті розгляду цього питання, залежатиме від ефективності способів забезпечення його виконання. Таким чином, це наступний і дуже важливий аспект, на якому необхідно зосередити увагу при поданні скарги в суд. З точки зору забезпечення виконання судового рішення перевага судовому провадженню однієї держави перед іншою може надаватися залежно від відповідних правил забезпечення виконання судових рішень та місця знаходження активів підзахисного. У цьому відношенні в Об'єднаному Королівстві застосовуються норми права ЄС: Брюссельський Регламент 44/2001/ЄС щодо юрисдикції, визнання та виконання судових рішень із цивільних та комерційних справ, а також Римська конвенція про законодавство, яка застосовується до договірних зобов'язань 1980 року. Законодавство про арбітраж впроваджено Актом про арбітраж 1996 року, який був прийнятий у зв'язку з типовим законом UNCITRAL про міжнародний комерційний арбітраж 1985 року (UNCITRAL — це конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародне торгове право, яка передбачає розробку міжнародних конвенцій та типових законів для проведення гармонізації.) Частина 3 Акту про арбітраж 1996 року вводить у дію Нью-Йоркську конвенцію 1958 року про визнання та виконання міжнародних арбітражних рішень. Що стосується арбітражу, Україна прийняла законодавство, яке відповідає типовому закону UNCITRAL, та приєдналася до Нью-Йоркської конвенції 1958 року.

При вирішенні того, чи необхідно почати арбітражний або судовий процес у разі спору, сторони повинні оцінити відповідні переваги цих методів, частина з яких забезпечить швидке та ефективне виконання судових рішень. Нью-Йоркська конвенція 1958 року отримала широку підтримку, хоча ще не існує еквіваленту забезпечення виконання судових рішень. Цей недолік якоюсь мірою може виправити нова конвенція про ексклюзивний вибір судових домовленостей, підготовлена конференцією з міжнародного приватного права в Гаазі.

Висновок. Таким чином, можна припустити, що міжнародна торгівля отримає великі переваги від гармонізації законів у всіх

відповідних галузях. Якщо імпортери та експортери впевнені стосовно правил, які регулюватимуть їх ділові стосунки, вони можуть виконувати свої обов'язки та наполягати на своїх правах, що, в свою чергу, економить кошти, які не треба буде сплачувати на вирішення спорів. Судовий процес по визначенню прийнятого закону є найбільшою частиною спору.

І Україна, і Об'єднане Королівство пройшли вже значний шлях, але, можливо, вони вважають за необхідне розглянути ратифікацію подальших або поновлених конвенцій у рамках законодавства про міжнародну торгівлю та адаптації відповідних міжнародних правил до їх правових систем. Певний рівень гармонізації для України, особливо стосовно юрисдикції, забезпечення виконання судових рішень, виробу законодавства, що застосовуватиметься, буде досягнутий автоматично шляхом її приєднання в майбутньому до Європейського Союзу.

(Тези доповіді базуються на матеріалах посібника «Розуміння міжнародного торгового права», Кавендіш Паблішинг, який буде опублікований у 2005 році.)

Алессандро Коста

викладач міжнародного права
Римського університету
«Гор Вергата», практикуючий
юрист, доцент

ПИТАННЯ РОЗВИТКУ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬСЯ МІЖНАРОДНИМ ПРАВОМ, У СИСТЕМІ СВІТОВОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Передмова

Ця доповідь розрахована на університетську аудиторію, представлена молодими юристами. Автор вважає за необхідне використати особистий багатий досвід у сфері розвитку міжнародного співробітництва, тобто сфері проведення ефективної реалізації програм та проектів зі співробітництва. В зв'язку з цим деталізований підхід у викладенні матеріалу певною мірою відрізняється від традиційного підходу юристів-міжнародників, проте він базується на суттєвому спостереженні дійсної реальності, а на перше і основне місце висунені міркування, зумовлені власним досвідом, на відміну від підходів, що використовуються у підручниках, статтях та наукових працях, які часом є не менш цікавими і точними.