

УДК 656.152.003.13

С. М. Боняр,

к. э. н., доцент кафедры перевозок и маркетинга, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЛИНЕЙНЫХ УСЛУГ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ РЕКА- МОРЕ

Обосновывается необходимость и экономический механизм, обеспечивающий баланс интересов и предоставление клиентуре линейного и стивидорного сервиса необходимого уровня, при недопущении, несправедливой конкуренции между участниками рынков соответствующих услуг при перевозках река-море.

Article presents the discuss questions of future liberalization linear and terminal services in Ukraine. Authors grounded a necessity of economic mechanism for interests balance providing and grant of necessary level of service for linear and stevedores clientele and non-admission of unfair competition between the participants of markets of the proper services also.

Ключевые слова: антимонопольное законодательство, NVOCC, портовый оператор, регистрация, национальные Правила, конкурентные условия.

Key words: antitrust laws, NVOCC, port operator, registration, national Rules, competitions basic.

ВВЕДЕНИЕ

Необходимость устранения препятствий на пути свободного продвижения товаров выразилась в образовании государствами Евросоюза глобальной логистической макросистемы, которая в поисках новых рынков неизбежно обращает взор на восток, где действуют экономически и организационно разобщенные операторы линейных перевозок и портовой деятельности [1]. Кроме того, несколькими месяцами ранее Еврокомиссия ЕС приняла рекомендации относительно упорядочения предоставления антимонопольных ограничений в линейном судоходстве [6]. Данные обстоятельства, имеющие, в принципе, общую задекларированную цель — сокращение транспортных издержек в цене товара, приводят к различным и далеко идущим последствиям. Поэтому, учитывая ожидаемое вхождение Украины в ВТО, возможное присоединение к секторальному соглашению по торговле услугами в сфере морского транспорта, необходимо, даже ориентируясь на существующую ми-

ровую (европейскую) практику функционирования перевозочного процесса, принимать такие национальные правила, которые не приводили бы к хаосу и ценовой эйфории. Ибо любое расширение антитрестовского законодательства на сектор линейных перевозок неизбежно приведет к ценовой нестабильности, что отрицательно скажется на платежных балансах в первую очередь развивающихся стран и усугубит еще больший разрыв в уровнях развития экономик развитых и развивающихся государств, который и без того уже является практически непреодолимым для последних. Национальные правила должны касаться характера и открытости заключенных оператором соглашений с Океанским перевозчиком, внутренним водным перевозчиком, терминальным оператором, операторами перевозки наземными видами транспорта или владельцами наземных транспортных средств и грузо-владельцами. Основной целью, реализацию которой преследует разработка данных правил, является обеспечение ценовой стабильно-

сти, стимулирование повышения качества общественно востребованных¹ линейных и портовых услуг как единственной основы увеличения соответствующих тарифов², недопущение картельного сговора операторов линейного судоходства или портовой деятельности, какого-либо проявления монополизма и недобросовестной конкуренции.

В различных странах по-разному подходят к решению этой проблемы, однако общим для всех, до принятия упомянутых рекомендаций Еврокомиссии, являлось обеспечение открытости и прозрачности договорных процедур, цен, тарифов, соглашений и т.п., а упомянутые рекомендации Еврокомиссии по сути предоставляют право конфиденциальности контрактов в сфере линейного судоходства. Если не учитывать рекомендации Еврокомиссии, то степень жесткости государственного регулирования этой сферы деятельности зависит от уровня либерализации экономики страны вообще и морского судоходства в частности. Существенную положительную роль в либерализации и регулировании морских линейных перевозок сыграла Конвенция о кодексе поведения линейной конференции [4]. Однако на сегодняшний день, ввиду значительной глобализации этой сферы экономики, положения Конвенции скорее уже препятствуют развитию линейного сектора судоходства, в том числе и в развивающихся странах, чем способствуют этому. В тоже время отдельные положения Конвенции, в первую очередь о стабильности тарифов, являются и будут актуальными в будущем.

Необходимость выработки единых правил поведения операторов линейных перевозок на соответствующем рынке вытекает из того, что уже сегодня создан прецедент выбора альтернативы между оставлением линейного судоходства вне сферы действия антитрестовского законодательства ввиду своей экономической целесообразности и введения его в эту сферу для якобы повышения эффективности функционирования [8].

Необходимость вывода линейного судоходства из-под антитрестовского законодательства обусловлена в первую очередь тем, что оператор линейных перевозок выступает в роли общественного перевозчика, условия заключения контракта с которым должны быть прозрачными и доступными широкому кругу возможных пользователей, что невозможно в рамках полной конкуренции. Особенностью такого общественного соглашения (между опе-

ратором линейного судоходства и его клиентом) является то, что де-факто договор заключается раньше, чем выдается его документальное подтверждение — коносамент. Аналогичное, в принципе, имеет место и в сфере портовых услуг, операторы которых не должны иметь возможность отказывать потенциальной клиентуре в услуге перевалки грузов, обслуживания судов и других, относящихся к сфере портовой деятельности. Это положение невозможно в рамках полной конкуренции, когда каждая из сторон действует исключительно в собственных, а не в общественных интересах.

При определении желательной или нежелательной деятельности судоходных линий и конференций участие правительства должно быть направлено на сохранение баланса между интересами грузоотправителей и судовладельцев, имея в виду последствия для конечных пользователей грузов. Если окажется, что эти интересы и последствия недостаточно учтены, то правительства несут ответственность за соответствующее восстановление баланса. Однако при этом не должно быть необоснованных препятствий и искажений коммерческой деятельности грузоотправителей, судовладельцев и конференций [9].

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧИ

Исходя из этого, целью настоящей работы является обобщение мирового опыта регулирования деятельности операторов морских линейных перевозок и портовой деятельности, а также обоснование экономико-правового механизма, при котором достигается баланс интересов и обеспечивается предоставление грузовладельцам линейного и стивидорного сервиса необходимого уровня, при недопущении, несправедливой конкуренции между участниками рынков соответствующих услуг.

РЕЗУЛЬТАТЫ

В различных странах, рассматривая соответствующие иски, суды по-разному подходят к установлению даты заключения договора на предоставление общественной услуги. Так, например, в континентальной Европе моментом заключения договора считается дата приемки груза оператором линейного судоходства или любым лицом, действующим от его имени. В США же в середине 60-х годов имел место судебный прецедент, когда датой заключения договора линейной перевозки была признана дата

¹ Общественно востребованными являются услуги, потребление которых, несмотря на общее удорожание перевозки, приводит к росту потребительской стоимости и относительному сокращению транспортной составляющей в цене товара.

² Кроме этого, на рост тарифов оказывают влияние также ужесточение технических требований к судам, экологических и требований безопасности к портовым сооружениям и объектам.

заклучення торгово-закупочного контракта на умовах CIF, в котрому доставка груза передувалася линеиним судном, по действующим на момент заклучення договора тарифним ставкам [3]. То есть даний прецедент по существу ограничил право линеиного перевозчика на увеличение тарифа, а по сути — на любое его изменение, ибо, еслн нельзя увеличить, то нельзя и уменьшать, хотя истцом в последнем случае будет уже не клиентура, а возможные конкуренты. В силу последнего обстоятельства мировая практика выработала "золотое" правило. Любые изменения к линеиным тарифам должны вступать в силу в такой срок после их принятия, котрый позволяет как клиентуре, так и конкурентам полностью адаптироваться к соответствующим изменениям. Это нашло свое отражение и в Кодексе поведения линеиной конференции (180 суток) [4] и в законодательной практике США (30 суток) [7]. Данное обстоятельство следует распространить не только на линеиные и стивидорные тарифы, а и на тарифы отдельных портовых услуг и сборов, при этом, однако, необходимо предусмотреть справедливую скидку на поощрение отношений лояльности между участниками рынка, ибо последняя в транспортной сфере является объективно обусловленной, так как обеспечивает определенное сокращение соответствующих затрат.

В целом, деловая практика датой заклучення договора с общественным перевозчиком считает дату принятия клиентом решения об отправке груза на судне этого перевозчика [5]. Очевидно, что с даты заклучення договора все его условия, в первую очередь тарифы, расписание движения и прочие, котрые могут иметь экономические и юридические последствия для клиента, подлежат изменению только с согласия сторон. При этом по общепризнанному правилу (так называемое право справедливости в США) [3] общественный (линейный) перевозчик, в отличие от трампового судоходства, не имеет права отказать кому бы то ни было в перевозке законных грузов в законной торговле. Данное обстоятельство во многом обусловило и практику ценообразования в линеиной и портовой сферах услуг, в основе котрой лежал принцип: *what the traffic will bear*. Исходя из этого принципа или устанавливая тариф в доле от цены товара (*ad valorem*), оператор линеиных или стивидорных услуг обеспечивал возможность перевозки и переработки любых грузов, часть из котрых (дорогие) перерабатывались по тарифам значительно выше себестоимости, а часть (дешевые — сырье и отдельные навалочные) — по тарифам значительно ниже себестоимости, что в совокупности обес-

печивало как потребности мировой экономики, так и экономическую выгоду оператору. Конечно, такая практика в большей мере оказывалась выгодной развивающимся чем развитым странам, но она на протяжении практически сотни лет обеспечивала сбалансированность мировой торговли, а конкурентные начала в судоходстве и портовой деятельности достигались за счет значительного превышения суммарной провозной и пропускной способности морского транспорта по сравнению со спросом на его услуги. В конце прошлого века такое превышение по отдельным рынкам в морском трамповом судоходстве доходило до 30%. Конечно, данное обстоятельство не могло не сказаться на экономическом положении судовладельцев и операторов морской перевозки, в первую очередь в трамповом секторе. На конец прошлого века суммарный долг судовладельцев различным финансовым учреждениям и организациям достиг рекордной величины в 80 млрд долларов США. Кроме того, возросшие требования к судам и портовым объектам обуславливали увеличение капитальных затрат, что на могло не сказаться на состоянии рынка и к 2003 году баланс между провозной способностью флота и спросом на услуги морской перевозки практически был достигнут в целом по всем секторам судоходства [8]. Это и является основной объективной причиной роста фрахтовых ставок.

Процесс глобализации в линеином секторе судоходства чрезвычайно сложен и неоднозначен, однако, в принципе, приведет к тому, что оператор линии будет все более и более отдаляться от процессов, собственно, организации перевозок и букирования грузов, перекаладывая эти функции на своих агентов. В свою очередь, линеиные агенты и экспедиторы, видя заинтересованность оператора в уходе от процесса перемещения груза и обеспечении только движения судов на объявленных направлениях, сами начинают выступать в роли, по сути, линеиных перевозчиков, фрахтуя грузовые помещения линеиных судов на условиях слот-чартера. Таким образом, все более и более будет расширяться ниша деятельности так называемых NVOCC — *non vessels operating common carrier* — общественных перевозчиков не оперирующих тоннажем. Именно этот путь развития линеиного судоходства рекомендуется UNCTAD для развивающихся стран [2]. Это же в полной мере относится и к Украине, где крупные линеиные агенты уже несколько лет фактически работают в качестве NVOCC, при полном отсутствии в государстве соответствующей нормативной и регулировочной базы. Похожая ситуация, по всей видимости, будет скла-

дываться и в сфере стивидорных услуг в Украине, где в связи с грядущим разгосударствлением возможен переход в различные формы негосударственной собственности отдельных перегрузочных комплексов портов и даже отдельных причалов и складов [1]. Последствия этого вытекают из недостатков практики организации работы порта Украины, когда, например, подвижной состав железнодорожного транспорта вынужден простаивать из-за отсутствия свободных складских площадей одного предприятия совместной деятельности, при значительных их избытках у других аналогичных предприятий.

Изложенная выше мировая практика организации и регулирования ценообразования позволяет выработать для Украины рекомендации, основанные, в первую очередь, на опыте США, где в основу обеспечения экономической целесообразности положена практически полная открытость всех основных условий и процедур установления тарифных ставок и плат за предоставление практически всех видов линейных услуг, которая в то же время обеспечивает конфиденциальность внутренней составляющей соответствующих ставок и, таким образом, реализует конкурентные начала, основанные на сокращении собственных затрат.

Точная копия каждого соглашения, касающегося любой деятельности, упомянутой выше, должна подлежать регистрации. Регистрация может осуществляться в государственных органах центрального или регионального управления либо морских общественных организациях, члены которых, являясь независимыми квалифицированными специалистами, могут давать объективные заключения об экономической обоснованности и соответствии общепризнанным нормам. С указанных позиций регистрация в независимых общественных организациях является наиболее предпочтительной. Учитывая, что в Украине подобная практика отсутствует, отсутствуют так же и независимые морские общественные организации (Ассоциации портов и судовладельцев независимыми не являются), считаем целесообразным придерживаться принципа, что соглашения на местные перевозки и терминальные соглашения должны регистрироваться в местных органах управления, а соглашения об океанских, фидерных и трансгосударственных сухопутных перевозках должны регистрироваться в органах государственного управления. Скорее всего, в качестве таковых органов следует рассматривать Антимонопольный комитет Украины и его региональные отделения, так как одной из целей регистрации является ограничение монополизма в деятельности общественных пере-

возчиков. Поскольку еще одной целью регистрации является баланс интересов всех участников морской перевозки грузов, в качестве органов регистрации общегосударственного уровня может выступать так же Министерство финансов или Министерство экономики, а местных — управления или отделы цен местных совдепов.

Основной функцией регистрации является обеспечение свободы доступа на рынки соответствующих услуг, открытость и стабильность линейных и портовых тарифов, а не их регулирование, поэтому необходимо стимулировать развитие в государстве независимой морской общественной деятельности и передаче в ее руки всех функций по регистрации. Одновременно следует иметь в виду, что регистрация не должна охватывать соглашения о перевозке между иностранными портами/государствами и соглашения общественных перевозчиков о создании, эксплуатации или содержании морского терминала в третьих странах, которые, естественно, подлежат регистрации по месту осуществления соответствующей деятельности. В случае устного соглашения для регистрации должен быть представлен меморандум, содержащий подробности такого соглашения.

Регистрация может осуществляться в двумя способами, условно назовем их всеобщей и выборочной. При всеобщей регистрации все необходимые материалы подаются непосредственно в орган регистрации и соглашения, тарифы и пр. вступают в силу в установленный срок после их подачи. При выборочной регистрации оператор линейной перевозки или портовой деятельности размещает все необходимые материалы в общедоступном месте, например, в периодической печати или открытой части собственного сайта в Интернет, а регистрирующий орган подает только извещение об этом. В последнем случае соответствующие соглашения и тарифы вступают в силу в установленный срок с момента их открытого оповещения.

Вообще говоря, как это принято в мировой практике, законодательный орган соответствующего уровня должен предписать форму и способ регистрации соглашений и потребовать представление необходимой информации и документов, которые дадут возможность всесторонне оценить каждое соглашение, то есть установить национальные Правила и требования предоставления услуг общественным перевозчиком и оператором портовой деятельности в Украине. Лучше всего, когда эти правила будут основываться на добровольном согласии каждого общественного перевозчика и оператора

портовой деятельности, предоставить всеобщему обозрению и на условиях легального запроса информацию, подтверждающую справедливый характер тарифов, конференциальных соглашений и прочих соглашений об объединении (в дальнейшем — объединении).

Общие положения относительно установления тарифов и их применения должны заключаться в следующем.

Каждый общественный перевозчик, оператор портовой деятельности или их объединение обязаны зарегистрировать в соответствующем органе Украины и представить для всеобщего обозрения свои тарифы, содержащие все ставки, сборы классификации, правила, практику принятия груза, погрузки/выгрузки и перевозок грузов отдельными укрупненными местами (автомобилях, вагонах, лихтерах и тп.) и в контейнерах между портами/пунктами на обслуживаемых направлениях и на все осуществляемые сквозные перевозки.

Общественный перевозчик не должен объявлять для всеобщего сведения внутреннюю часть сквозной ставки.

Тариф должен содержать, в зависимости от характера — портовый или линейный:

- пункты, между которыми производятся перевозки;
- все применяемые классификации грузов;
- уровень компенсаций, предоставляемых грузовому экспедитору портовым оператором, перевозчиком или конференцией, если таковая предусмотрена;
- по отдельности терминальные ставки или иные сборы, привилегии и льготы, предоставленные перевозчиком/конференцией, и все положения и правила, изменяющие, определяющие какую-либо часть ставки или совокупность всех ставок и сборов;
- образцы или копии контрактов о лояльности, коносаментов, договоров о фрахтовании или иных документов, свидетельствующих о договоре на перевозку и перевалку грузов.

Экземпляры тарифов должны быть доступны любому, желающему приобрести их по умеренной и разумной цене.

Приведенные в тарифе и зарегистрированные в соответствии установленными национальными Правилами и требованиями ставки могут изменяться в зависимости от объема предоставляемого груза в определенный период (ставки time-volume).

Каждый оператор портовой деятельности, общественный перевозчик и их объединения могут заключать с отправителем или ассоциацией отправителей соглашения об обслуживании в соответствии с национальными Правилами и требованиями. За исключением контрак-

тов на перевозку насыпных грузов, лесоматериалов, металла (кроме цветного) и изделий из него, металлолома, бумажных отходов, макулатуры и других массовых грузов, каждый договор, заключенный на основании упомянутых правил, должен быть соответствующим образом зарегистрирован. Одновременно в регистрирующий орган должна быть подана декларация с кратким содержанием и наиболее существенными условиями соглашения или они должны быть обнародованы. Условия, содержащиеся в открытой декларации, должны быть доступны всем отправителям, как это требуют принципы ГАТС. Под существенными условиями подразумевается:

1. Место производства товара и рэйндж-портов назначения (для международных перевозок) или место производства и географический район (для интермодальных перевозок).
2. Наименование грузов.
3. Минимальный объем перевозок.
4. Линейная (портовая) ставка.
5. Продолжительность перевозки (ориентировочная).
6. Обязательства и условия обслуживания.
7. Неустойка в случае невыполнения соглашения.

Исключительным средством правовой защиты по делам с нарушением соглашения, зарегистрированного соответствующим образом, должен быть судебный исковой процесс в соответствующем суде, если только стороны не договорятся.

Никакие первоначальные или новые ставки, или изменения, которые могут быть причиной повышения расходов отправителя, не могут быть введены в действие ранее установленного срока с момента представления их на всеобщее обозрение для регистрации в соответствующем органе. При наличии оснований данный орган может разрешать применение таких ставок или изменений ранее установленного срока. Изменение существующей ставки, результатом которого является снижение расходов отправителя, может начать действие немедленно по регистрации его в соответствующем органе и опубликовании, если оно не затрагивает интересов других участников морской перевозки.

По просьбе заинтересованной стороны орган регистрации может одобрить возврат оператором портовой деятельности, перевозчиком или конференцией часть взысканной с отправителя суммы фрахта, стивидорных платежей или сократить взыскание с отправителей части сбора, если:

1. В тарифе обнаружена ошибка канцелярского или административного свойства или ошибка, возникающая в следствии невнима-

тельности при регистрации, при условии, что такой возврат не является актом дискриминации отправителя, порта или перевозчика.

2. Общественный перевозчик, портовый оператор до подачи просьбы о возврате зарегистрировали новый тариф, в котором установлены ставки, являющиеся основанием для возврата или сокращения взыскания.

3. Общественный перевозчик, портовый оператор согласится на опубликование в тарифе соответствующего объявления или будут приняты меры, которые орган регистрации сочтет подходящими. Подача объявления о ставке, на которой основывается возврат или сокращение взысканий, должна сопровождаться дополнительным возвратом или сокращением взыскания по остальным отправкам способом, рекомендуемым органом регистрации в его решении, одобряющем просьбу.

4. Заявление с просьбой о разрешении на возврат или сокращение взысканий будет подано в орган государственной регистрации в течении 180 дней со дня совершенной отправки.

Орган регистрации может рекомендовать форму и способ, которым должны публиковаться тарифы. Этот орган может объявить тариф дискриминационным или монополично высоким, или поданным с нарушением действующих Правил и требований. Применение объявленного таким образом тарифа может быть обжаловано в суде или хозяйственном суде Украины любым заинтересованным лицом.

Справедливыми считаются такие соглашения об объединениях, которые:

— Декларируют цели соглашения.

— Обеспечивают обоснованные и равные условия для вступления и повторного вступления в члены такого объединения для любого общественного оператора, желающего участвовать в той или иной деятельности объединения.

— Разрешают каждому члену выход из объединения после соответствующего уведомления без применения к покидающему объединение участнику каких-либо штрафных санкций.

— По требованию любого участника объединения обеспечивают посредством независимого и нейтрального органа полную проверку выполнения обязательств объединения и ее членов.

— Запрещают своим членам участие в запретной деятельности, предусмотренной законодательством страны регистрации и Международными конвенциями.

— Обеспечивают консультации для содействия коммерческому разрешению споров и операции с отправителями для предотвращения и пресечения злоупотреблений.

— Устанавливают процедуру срочного и справедливого рассмотрения жалоб и просьб отправителей.

— Обеспечивают каждому участнику объединения право на независимое установление ставок или организацию новых видов услуг, которые должны быть представлены для включения в тарифы объединения после подачи в установленный объединением срок соответствующего уведомления (нотиса). Для участников, которые установили новые ставки или статьи обслуживания, последние вступают в действие в установленный срок с момента их регистрации в соответствующем органе, которое должно быть проведено не позже чем через 10 календарных дней после уведомления конференции. Для других членов конференции, желающих принять эти ставки и статьи обслуживания взамен действующих, процедура их установления должна быть аналогичной.

Каждое соглашение, заключенное перевозчиками, не являющимися членами одного объединения, а также соглашения между объединениями (Межконференциальное соглашение) должны содержать право каждого участника на независимые действия.

Помимо соглашений об объединениях целесообразно регистрировать также соглашения об обложении (Assessment agreement) — соглашение о распределении обложения, представляющие либо часть коллективного трудового соглашения, либо самостоятельное соглашение, обеспечивающие финансирование обязательств, принятых по коллективному договору, например, о дополнительных выплатах рабочим независимо от количества проработанных ими часов, вида переработанного груза, типа судна и применяемой технологии погрузочно-разгрузочных работ, либо иные соглашения подобного типа, касающиеся любой заинтересованной стороны в сфере деятельности объединения, включая соглашение о Пуле.

Соглашения данного типа должны вступать в силу немедленно после их регистрации. По жалобе, поданной в течении установленного срока (в американской практике два года) со дня заключения соглашения, после оповещения участников и проведения открытого слушания, орган, зарегистрировавший соглашение, соответственно своему заключению, представленному для всеобщего обозрения, может рекомендовать членам соглашения модифицировать или аннулировать любое такое соглашение, начисление или обложение.

Если в течение срока установленного регистрирующим органом соглашение не пересматривается должным образом, все материалы передаются на рассмотрение хозяйственного

суда України по месту реєстрації угоди. При цьому рішення (вирішення) реєструючого органу в суді будь-якої інстанції має ту ж силу, що і рішення компетентного судового експерта.

Угоди про об'єднання, тарифи і інші, по яким органом реєстрації не прийнято рішення про перегляд, повинні вступати в силу в певний строк з моменту надання необхідної інформації про них для загального огляду.

Якщо вантажодержатель або будь-яке фізичне чи юридичне особа зможе довести, що в силу об'єктивних причин або обставин непереодолимой сили встановлені строки є для нього недостатніми і дискримінаційними, то в порядку виключення реєструючий орган може рекомендувати продовжити їх дію на певний строк.

Орган реєстрації не має звертатися до суду з вимогою обмежити строк дії угоди, якщо це не суперечить міжнародним угодам і угодам держави.

Якщо угода, подана на реєстрацію, діюча або перебуває на стадії розгляду, виявиться суттєво шкодить конкуренції і здатна викликати небажане зниження якості транспортного обслуговування або підвищення транспортних витрат, по повідомленні подавача угоди реєструючий орган може звернутися до суду з вимогою заборони заходів.

В разі внесення рішення про суттєву шкоду конкуренції реєструючий орган може винести рішення про відповідний строк дії угоди в суді відповідного рівня процесу заборони дії угоди. Суд може видати тимчасове рішення про заборону заходів або прийняти попереднє рішення про заборону заходів і після розгляду доказів того, що угода за допомогою декларованого заклику до конкуренції може викликати небажане скорочення перевезень або підвищення транспортних витрат, винести рішення про остаточну заборону. В судовому процесі по справах, порушених на основі даного рішення, строк надання доказів повинен бути на реєструючий орган. Суд може дозволити третій стороні втрутитися в процес, порушений згідно з заявою реєструючого органу.

Якщо будь-хто з посадовців або довірених осіб, а також їх посадовців, порушить вимоги щодо надання необхідної інформації або документів в певний строк, передбачений реєструючим органом, суд відповідного рівня може:

1. Вимагати виконати вимоги реєструючого органу.

2. До виконання вимог продовжити строк дії угоди до моменту надання необхідної інформації або пояснень про неможливість або неправомірність такого.

3. Прийняти рішення про іншу справедливий строк дії угоди.

Відомості і документи, представлені реєстраційним органом на основі діючого в Україні законодавства про захист інформації, не підлягають розкриттю і не можуть бути опубліковані, крім відомостей загального характеру і результатів, стосуються адміністративного або судового процесу. Це, в свою чергу, не повинно бути перешкодою для ознайомлення з матеріалом будь-якого органу Верховної Ради і Обласного (міського) ради, належним чином на уповноваженого.

Положення антимонопольного законодавства України не повинні поширюватися на:

1. Будь-яка угода, подана на основі і в відповідності з національними Правилами і вимогами.

2. Будь-які угоди або діяльність, на яку поширюються положення (дозволяючі або забороняючі) національних Правил і вимог прийнятих або вступають в дію і дозволяють заключити, що такі відповідають зареєстрованій, або на основі викладених тут положень не підлягають додатковій реєстрації.

3. Будь-які угоди або діяльність, стосуються транспортного обслуговування в межах іноземного держави або між такими, незалежно від того, здійснюються вони через Україну або минувши її, якщо тільки вони (угоди/діяльність) не викликають прямого і суттєвого (розумно передбаченого) впливу на внутрішню і/або зовнішню торгівлю України.

4. Будь-які угоди або діяльність, стосуються внутрішніх перевезень в іноземних державах, навіть якщо вони є частиною міжнародних зовнішньоторговельних перевезень України.

5. Будь-які угоди або діяльність, стосуються надання або забезпечення причалів, складів або термінальних споруджень за межами України.

6. Будь-які угоди, модифікації або аннулювання, схвалені будь-яким державним органом України до прийняття національних Правил і вимог.

Положения национальных Правил и требований не должны представлять иммунитета для:

1. Соглашений, заключенными воздушными, железнодорожными, автомобильными и общественными водными перевозчиками, которые не подпадают под действие национальных Правил и требований.

2. Всяких переговоров, соглашений общественных перевозчиков — о внутренней неморской части ставок по/на территории Украины.

3. Всяких соглашений общественных перевозчиков, касающихся создания, эксплуатации или содержания неморских контейнерных терминалов в Украине.

Любое определение, вынесенное каким-либо компетентным государственным органом или судом, следствием которого будет отказ или лишение антимонопольного иммунитета, упомянутого в национальных Правилах и требованиях, не должно лишать или изменять условия упомянутого иммунитета на время, предшествующее вынесению определения.

ВЫВОДЫ

Таким образом, операторы линейных и терминальных (портовых) услуг являются общественными перевозчиками (стивидорами), которые по сути своей не могут функционировать в таком качестве в условиях всеобщей и полной конкуренции. Однако, в связи с особенностями деятельности, общественные перевозчики и стивидоры могут осуществлять недобросовестную конкуренцию между собой, применяя, например практику отсроченных скидок или "боевых судов", а также в определенных случаях вступая в картельные соглашения, имеющие своей целью установление несправедливых, монополично высоких тарифов.

В этой связи деятельность общественных перевозчиков и стивидоров должна быть выведена из-под действия антитрестовского законодательства, однако подчинена правилам, противодействующим недобросовестной конкуренции. Относительно последнего в настоящее время в мире нет единой точки зрения и доминируют, по крайней мере в Европейском союзе, мнения относительно полного распространения действия антимонопольного законодательства на рынок морских линейных перевозок. Это может привести к значительному пересмотру тарифов в пользу государств Евросоюза и одновременно поставит в невыгодные условия экспортеров сырья и изделий дальнейшего передела, что в конечном счете может разрушить сложившийся баланс мировой торговли.

В Украине на сегодняшний день вообще отсутствует организационно-экономический механизм регулирования деятельности морских

общественных перевозчиков и стивидоров. В условиях предстоящей либерализации портовой деятельности и линейных перевозок это неизбежно приведет к недобросовестной конкуренции и различного рода картельным соглашениям, что, в свою очередь, отрицательно скажется на внешнеторговой деятельности и транзитном потенциале нашего государства.

В этой связи реализация предложенного в работе организационно-экономического механизма регулирования деятельности вновь образующихся в Украине общественных перевозчиков (NVOCC) и общественных стивидоров (терминальных операторов) позволит достигнуть условия сбалансированности их интересов с грузовладельцами, повышения качества линейных и стивидорных услуг, недопущения проявлений недобросовестной конкуренции, что, в свою очередь, положительно скажется на развитии экономики Украины.

Литература:

1. Чуев А. Украина в ВТО: уроки для транспорта. / Судоходство. — 2006. — № 1—2 (117). — С. 10—11.

2. Предконференциальный рабочий текст / Представленный Председателем подготовительного комитета 11 сессии Конференции ООН по торговле и развитию (Сан Паулу, 13—18 июня 2004) // TD(XI)/PC/3 — Женева, 2004. — 37 с.

3. Международный коммерческий арбитраж (конференция и регламенты). — М.: Финансы и статистика; Мн.: Амалфея, 1997. — 608 с.

4. Конвенція ООН про Кодекс поведінки лінійних конференцій від 6 квітня 1974 року (Складена в Женеві, набула чинності 6 жовтня 1983 року): [http:// RADA.kyiv.ua](http://RADA.kyiv.ua).

5. Развитие смешанных перевозок и логистические услуги: Доклад секретариата ЮНКТАД // TD/V/COM.3/EM.20/2 — Женева, сентябрь 2003. — 32 с.

6. Discussion Paper by the European Commission. What Shippers Require From Liner Shipping In The Future And Why. — Brussels: European Shipper's Council, 2004. — 9 p.

7. Shipping Act of 1984 (2002)/ USA. — Washington. — 28 p.: <http://marad.dot.gov>.

8. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2005 Report by the UNCTAD secretariat // UNCTAD/RMT/2005/ISBN 92-1-112674-6. — UNITED NATIONS New York and Geneva, 2005 — 144 p.

9. World Trade Organization. Annual Report 2005.(10-th Anniversary 1995—2005)/Printed by the WTO Secretariat. — Geneva. 2005. — 180 p.: <http://www.wto.org/>

Стаття надійшла до редакції 18.02.2010 р.