

УДК 347.463:347.795

## КОНОСАМЕНТ ЯК ПРАВОВА ПІДСТАВА ДЛЯ ВИДАЧІ ВАНТАЖУ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Олександра КУЖКО,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільного та господарського права та процесу  
Міжнародного гуманітарного університету

## SUMMARY

The scientific article is devoted to the current level of theoretical developments regarding the bill of lading as the legal framework for the delivery of the goods under the contract of carriage of goods by sea in modern conditions, as well as the practical implementation of existing national legislation and international law governing the highlights of this issue, material risks arising in connection with this and the need for a modern reform of current legislation including within the electronic document. Thus, the existing legal mechanism for issuing shipping bill of lading as the legal basis of the obligations arising from the transport by sea is not always applicable, indicate the need for further modernization of regulatory standards and the emergence of unique jurisprudence.

**Key words:** contract of carriage of cargoes, bill of lading, cargo, electronic document security.

## АНОТАЦІЯ

Наукова стаття присвячена сучасному рівню теоретичних розробок щодо коносаменту як правової основи для видачі вантажу за договором перевезення вантажу морським транспортом в сучасних умовах, а також практичної реалізації чинних законодавчих норм національного та міжнародного права, що регулюють основні моменти такої видачі, матеріальні ризики, що виникають у зв'язку з цим, а також необхідність сучасного реформування чинного законодавства, в тому числі і в рамках електронного документообігу. Таким чином, існуючий правовий механізм видачі вантажу по коносаменту як правовій основі зобов'язань, що впливають з перевезення морським транспортом, є не завжди придатним, вказує на необхідність подальшої модернізації нормативно-правових норм і виникнення однозначної судової практики.

**Ключові слова:** договір морського перевезення вантажу, коносамент, вантаж, електронний документообіг, цінний папір.

**Виклад основного матеріалу.** Відмінною особливістю зобов'язань з перевезення вантажу є використання спеціальних документів, що одночасно підтверджують прийняття вантажу до перевезення та виконують функцію договору між перевізником та вантажовідправником. Укладення договору перевезення вантажу морським транспортом передбачає використання спеціального документа, наділеного унікальними властивостями – коносаменту. Коносамент застосовується тільки при перевезеннях у водному сполученні. Такого документа не знають ні повітряні, ні автомобільні, ні залізничні перевезення. Це один з мастодонтів, що дійшли до нашого часу з епохи вітрильного флоту. І сьогодні коносамент має найширше застосування. Перевізник, прийнявши пред'явлений йому до перевезення вантаж, на підставі даних, представлених вантажовідправником, видає останньому в декількох екземплярах особливий транспортно-комерційний документ, який і називається коносаментом («Bill of Lading» – англ.; «Connaissement» – франц.; «Konossement» – нім.; «Copocimento» – іспан.). Коносаменти виписуються на основі стандартних форм (бланків) [1]

Перевезення вантажів за коносаментами регулюються Міжнародною конвенцією з уніфікації деяких правил, які стосуються коносаментів 1921 р. (Гаазькі правила), Брюссельським протоколом 1968 р. з перегляду Гаазьких правил про коносаменти 1921 р. (Правила Гаага–Вісбі), Конвенцією ООН про морські перевезення вантажів 1978 р. (Гамбургські правила), яка поглинає Гаазькі правила та

Правила Гаага–Вісбі. До Конвенції ООН про морські перевезення вантажів від 1978 р. приєднано близько 40 країн світу, однак Україна не є її учасником.

Відповідно до п. 7 ст. 1 Конвенції ООН про морські перевезення вантажів «коносамент означає документ, який підтверджує договір морської перевезки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предьявителю, представляет собой такое обязательство» [2].

Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року [3] укладено з метою встановлення єдиних правил, що стосуються коносаменту.

Відповідно до ч. ч. 1 та 2 ст. 10 цієї Конвенції її положення застосовуються до будь-якого коносаменту, що відноситься до перевезення вантажів між портами двох різних держав, якщо:

- a) коносамент видано в Договірній державі; або
- b) перевезення здійснювалось з порту, що знаходиться у Договірній державі; або
- c) договір, що міститься в коносаменті або засвідчений ним, передбачає, що правила цієї Конвенції або законодавства, яке вводить їх у дію до законодавства будь-якої держави, застосовуються до цього договору, яка б не була національністю судна, перевізника, відправника, отримувача або іншої заінтересованої особи.

Кожна Договірна держава застосовує до вказаних вище коносаментів положення цієї Конвенції.

В Україні правове регулювання коносаментних перевезень здійснюється Кодексом торговельного мореплавства України [4] (далі – КТМ України) та Цивільним кодексом України [5] (далі – ЦК України).

Згідно зі ст. 909 ЦК України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві). Укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа). Як передбачено ч. 1 ст. 137 КТМ України, яка є обов'язковою нормою для товарів, що мають власника – резидента України та знаходяться на території України, передбачено, що після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправнику коносамент, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті.

З вищезазначеної норми закону, а також зі звичаїв ділового обороту та правил установленої практики в галузі міжнародних морських перевезень вантажу випливає, що коносамент за своєю правовою природою є документом, що видається перевізником або агентом перевізника в порту навантаження відправнику вантажу на підтвердження того, що між перевізником та вантажовідправником укладений договір перевезення вантажу і вантаж прийнятий перевізником до перевезення. Коносамент відноситься до категорії товаророзпорядчих документів, тобто сучасною судовою практикою передача коносаменту прирівнюється до передачі речей [6].

Тобто при відсутності оригіналів коносаменту одержувач вантажу, як власник товару, на підставі договору купівлі-продажу, чи сторона, зазначена у графі «одержувач», не має можливості отримати свій вантаж. Наприклад, Постановою Одеського апеляційного господарського суду від 14.04.2009 року справа № 25/33-08-5146 судом чітко зазначено, що при відсутності оригіналів коносаментів має місце спір про право власності на вантаж та до моменту його вирішення перевізник або його представник має обгрунтоване право не видавати вантаж [7].

Здавалось би, що ця правова позиція вирішує всі спірні питання, що можуть виникнути при виконанні договору перевезення на стадії видачі вантажу, але необхідно врахувати різні сфери здійснення морських перевезень. Наприклад, при контейнерних перевезеннях у зв'язку зі швидкісним рухом транспортних засобів і скороченням стоянкового часу в результаті зростання інтенсивності вантажо-розвантажувальних операцій відбувся перехід від традиційної системи виготовлення та пересилання коносаментів на виготовлення та передачу по каналах міжкомп'ютерного зв'язку альтернативу коносаменту – морську накладну (Sea Way Bill).

Морська накладна не є товаророзпорядчим документом, але дозволяє одержувачеві негайно по вивантаженню отримати контейнер з вантажем. При цьому всі оригінали коносаменту залишаються у лінії. Але недавні судові розгляди висвітлили неоднозначний підхід до розуміння оригіналу коносаменту (Bill of lading) та морської накладної (Sea way bill). У недавньому судовому розгляді APL проти Петера Восса в жовтні 2002 року, що проходив у позовному суді Сінгапуру, йшлося про зобов'язання перевізника при передачі вантажу. Суд дійшов висновку, що існує дві категорії документів: коносаменти і накладні, і це заздалегідь обмежує права вантажовідправника, якому

не сплатили вартість товару – він-то бажає отримати саме непередаваний коносамент як гарантію проплати товару. Однак і відправник міг точно і ясно заявити коносамент непередаваним, а передачу вантажу можливою тільки при пред'явленні коносаменту.

Таким чином, необхідно враховувати, що тільки коносамент виконує три важливі функції, а саме:

- 1) доказ поставки товару на борт судна;
- 2) підтвердження договору перевезення;
- 3) засіб передачі прав на товар іншій стороні шляхом передачі їй документа.

Інші транспортні документи, що не є коносаментом, будуть виконувати перші дві зазначені функції, але не будуть контролювати доставку товару в місце призначення або давати можливість покупцю продати товар за допомогою передачі документів його покупцеві. Натомість інші транспортні документи будуть називати стороною, що має право на одержання товару в місці призначення. Той факт, що володіння коносаментом необхідне для одержання товарів від перевізника в місці призначення, особливо ускладнює його заміну електронним документом.

Далі, звичайно, видається кілька оригіналів коносаменту, але дуже важливо, щоб покупець або банк, що діє відповідно до його інструкцій при оплаті продавцю, забезпечив передачу продавцем всіх оригіналів (так званий «повний комплект»). Це також є вимогою Правил для документарних кредитів Міжнародної торгової палати (ICC Rules for Documentary Credits), так звані Єдині традиції і практика Міжнародної торгової палати (ICC Uniform Customs and Practice, «UCP»).

Транспортні документи повинні свідчити не тільки про доставку товару перевізнику, а також і про те, що товар, наскільки може підтвердити перевізник, був отриманий у повній справності та гарному стані. Будь-який запис у транспортних документах, який би вказував, що товар був отриманий не в такому стані, зробить документ «нечистим» і, таким чином, неприйнятним відповідно до UCP.

Труднощі використання паперового документа в наш час ґрунтуються на звичаях, розроблених багатьма століттями тому, неодноразово піддавалися критиці, так само як і консерватизм будь-яких комерційних компаній, коли справа доходить до зміни вже знайомих форм. Переваги заміни паперових документів електронними еквівалентами були визнані протягом кількох років. Основною ідеєю є створення на практиці комерційно життєздатної моделі. Історія таких спроб, як і технічне обговорення електронного коносаменту, виходить за рамки цієї статті, але за суттю електронний «коносамент» є серією електронних повідомлень у формі, схожій на листи електронною поштою, що містять інформацію або інструкції, пов'язані з товарами, і результати їх перевезення та доставки, у тій же формі, що і в паперовому носії. Повідомлення, як правило, відбувається в EDI (електронний обмін даними), формі, де формат таких повідомлень узгоджений заздалегідь.

Незалежно від інших дискусій, які можуть вестися про характеристики коносаменту як такого, традиційна система загального права і нормативні визначення передбачають фізичний «документ» у вигляді листа паперу, які можуть бути, серед іншого, підписані, індексовані й утримані. У свою чергу електронний коносамент не має фізичної форми у загальноприйнятному розумінні.

У цьому форматі неможливо передбачити, кому належить цей документ – вантажодержувачу або вантажеотримувачу, та тим самим визначити хто є титульним

володільцем вантажу на конкретному етапі морського перевезення. Власне, з одного боку, відсутнє відповідне нормативне визначення такого «документа», при цьому, з іншого боку, наприклад, англійське право визнає комп'ютерні записи як документальне підтвердження для певних цілей, але принаймні є серйозні сумніви в тому, що подібний електронний запис або повідомлення може бути за своїм змістом визнаний коносаментом згідно із загальним правом або «Carriage of Goods by Sea Act 1992» (далі – «COGSA 1992») [9; 35] у зв'язку з відсутністю основоположної ознаки коносаменту як «оборотного документа», тобто за суттю титульного документа, права за яким можна передати третій особі.

Незважаючи на особливу юридичну природу коносаменту, передбачається, що в найближчому майбутньому він буде замінений електронним документом.

Розділ 1 COGSA 1992 також згадує «документи», що включають коносаменти. Частина 1 п. п. 5 і 6 COGSA 1992 містить правила, що передбачають використання «систем телекомунікаційного зв'язку або інші інформаційні технології» для більш ефективної передачі, які по суті включають можливість передачі коносаментів. У свою чергу спеціальних правил до теперішнього часу розроблено не було, але присутність цих підрозділів може означати, що електронна накладна повинна розглядатися в якості документа для цілей розглянутого нормативно-правового акта.

Аналогічні питання виникають у зв'язку з використанням електронних підписів. Система загального права передбачає необхідність персонального посвідчення підпису, що може бути забезпечено цифровим способом перевірки достовірності підпису в тому числі.

Розділ 7 Закону про електронний документообіг 2000 р. передбачає, що електронний підпис є допустимим доказом відносно автентичності та цілісності даних.

Концепція електронного коносаменту також узаконена іншими нормативно-правовими актами, що передбачають її широке використання, у тому числі Правила електронних коносаментів (CMI 1990 Rules for Electronic Bills of Lading) [10], ст. ст. 16–17 UNCITRAL – Модельний закон щодо електронної торгівлі (UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce) і Конвенції про використання електронних повідомлень в міжнародних договорах 2005 року [11]. Глава 2 ЮНСІТРАЛу Проекту Конвенції про перевезення вантажів по морю прямо передбачає електронний еквівалент «транспортні документи».

У статтях А1, Б1 Інкотермс 2010 р. за електронними засобами повідомлення визнається той же ефект, що і за паперовими повідомленнями, якщо сторони домовилися про це або якщо це є прийнятним. Така формула полегшує еволюцію до нових електронних процедур в період дії Інкотермс 2010 р.

Використання електронних форм як таких, крім безсумнівних переваг, передбачає велику кількість суто правових проблем та ризиків, що виникають з цього приводу. Наприклад, у серпні 2014 року було опубліковане чартерне застереження щодо використання електронного коносаменту БІМКО (Baltic and International Maritime Council – Балтійська та міжнародна морська рада) й особлива увага приділена ряду питань, пов'язаних зі страхуванням Р & І (особлива форма організації морського страхування на взаємній основі між судновласниками) в умовах застосування безнаперових технологій у торгівлі.

Збільшення використання електронної документації, особливо в сухому секторі вантажного відділу, призвело

до зростання попиту користувача з власників і фрахтувальників.

У відповідь на цю вимогу БІМКО зібрав групу фрахтувальників і власників розробити нову пропозицію для чартерів, якими спеціально розглядається використання електронних коносаментів (безпаперової торгівлі).

На сьогоднішній день існує дві платформи на первинного розвитку в електронному вигляді коносаментних систем – essDOCS і Болеро, обидві з яких були схвалені Міжнародною групою Р & І Clubs («International Group»).

Використання електронних коносаментів, як кажуть, пропонує послуги фрахтувальників і власників на раціоналізації процесу підготовки документації та зниження ризику шахрайства. Метою нових електронних документів БІМКО щодо коносаменту є забезпечення відповідного договору, що б дозволив використанням судновласників essDOCS та систем БОЛЕРО для коносаментів, накладних та замовлень на поставку. Застереження ефективно надає електронним коносаментом такий же статус, як і для паперових коносаментів, відповідно до умов договору про фрахтування [12].

Ці дві системи в теперішній час затверджені Міжнародною групою:

- essDOCS версія під назвою DSUA 2013, 1 – це дозволяє електронної торгівлі як відносно коносаментів, так і відносно накладних. Ця версія замінює essDOCS попередню електронну торговельну систему версії DSUA 2009,3, яка залишається затвердженою для цілей Р&І Клубу;

- Болеро International Ltd. (Система Bolero: Звід правил, операційні процедури (вересень 1999 р.)).

З одного боку Правила Р & І Клубу передбачають перевезення вантажів морським транспортом, в тому числі з використанням essDOCS і Болеро – електронних аналогів коносаментів таким же чином, як і для паперових систем.

Але застосування електронних документів передбачає також наявність ризиків, що не відносяться до традиційних Р & І характеру.

Це посилення на типи зобов'язань членів стикаються при використанні будь-якої електронної системи або електронного інтерфейсу в їхньому офісі або на своїх суднах, наприклад, ризик проникнення вірусів, «злом», випадкове вивільнення або крадіжки інформації.

Подальші зобов'язання можуть включати в себе, наприклад, ті, які виникають при догосподарстві механізми, які члени повинні зробити безпосередньо з оператором системи (Bolero або essDOCS або інших, ще не затверджених систем), такі як зобов'язання з підтримки комп'ютерного зв'язку або впровадження вірусу через оператора або системи користувача.

Угоди користувачів також містять зобов'язання конфіденційності і можуть призвести до зобов'язань, що можуть порушуватися. Всі ці ризики не є морськими ризиками і можуть бути покриті за рахунок власного страхування членів. Це не є природним для морського страхування ризиками. У страхових термінах вони можуть бути описані як «кібер-ризик» або бізнес-ризик.

З урахуванням невизначеності законів, правил ділового обігу та сучасного стану правового регулювання можна рекомендувати наступне – якщо відправник вимагає непередавану форму контракту про перевезення, але при видачі товару має бути пред'явлено відповідний контракт, тобто коносамент, перевізник повинен наполягати на тому, щоб у коносаменті все це було чітко і ясно зазначено.

Незважаючи на всі складнощі та ризики, сфера морських перевезень у світі стрімко розвивається, що сприяє появі но-

вих форм договірної практики та супровідних документів, що потребують найскорішого врегулювання як на рівні міжнародного, так і національного законодавства України.

#### Список використаної літератури

1. Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок / В.Н. Гуцуляк, – Морское право. – 2003. – № 5.
2. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила) от 31.03.1978 г.
3. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25.08.1924 г.
4. Цивільний кодекс України : за станом на 01 вересня 2013 року / Верховна Рада України. – Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.
5. Кодекс торговельного мореплавства України : за станом на 11 серпня 2013 року / Верховна Рада України. – Голос України – 1995. – № 127.

6. Постанова Верховного суду України від 18.11.2003 р. // Вісник Верховного суду України від. – 2004 р. – № 10.

7. Електронний ресурс. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/3466858>.

8. Закон України «Про торгово-промислові палати України» : за станом на 16.10.2011 року / Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 13. – Ст. 52.

9. Bill of Lading / R. Aikens, R. Lord, M. Bools / Lloyd's shipping law library. – London. – 2006. – 431 p.

10. Електронний ресурс. – Режим доступу : <http://www.comitemaritime.org/cmidoocs/rulesebla.html>.

11. Електронний ресурс. – Режим доступу : [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/electronic\\_commerce.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/electronic_commerce.html).

12. Електронний ресурс. – Режим доступу : <http://www.hellenicshippingnews.com/electronic-bills-of-lading-a-guide-to-paperless-trading-which-has-taken-the-shipping-industry-by-storm>.

