

О. Виговський, кандидат юридичних наук, асистент кафедри міжнародного приватного права Інституту міжнародних відносин КНУ ім. Тараса Шевченка

Питання уніфікації регулювання коносаментів у міжнародному приватному праві

Важливу роль у міжнародному торговельному обігу відіграють товаророзпорядчі цінні папери, які надають можливість передачі права власності на майно, що знаходиться на зберіганні чи передане морському перевізникові для транспортування (про це свідчить сама етимологія цього терміна). Тривале використання коносаментів як цінного папера, що посвідчує факт укладення договору морського перевезення вантажу та забезпечує можливість відчуження майна, що знаходиться в дорозі за таким договором, безпосередньо під час його транспортування, свідчить про високу ефективність даного інструменту у сфері міжнародної торгівлі.

Процес міжнародної уніфікації норм щодо коносаментів має тривалу історію і вагомими результатами, які досі залишаються недостатньо вивченими на науковому рівні. Якщо у зарубіжній правовій доктрині питання уніфікації матеріальних норм у цій сфері були предметом окремих ґрунтовних досліджень¹, то у вітчизняній науці дана проблематика залишається недостатньо вивченою, що обумовлює актуальність звернення до цієї теми.

Предметом нашого аналізу в рамках цієї статті є результати процесу міжнародної уніфікації норм щодо обігу коносаментів. Короткий нарис з історії уніфікаційного процесу у цій сфері та дослідження окремих положень чинних міжнародних актів мають за мету представити еволюцію такого процесу та зробити висновок про ступінь його завершеності на сьогодні.

Тенденція до уніфікації законодавчих норм про коносаменти намітилася ще наприкінці XIX ст. Як зазначає О. С. Кокін, на фоні колосального зростання міжнародної торгівлі, широкомасштабного пере-

¹ See: Dor S. Bill of lading clauses and the Brussels international convention of 1924 (Hague rules): study in comparative law / S. Dor. – Hincley, 1956. – 152 p.; Necker K. H. Der räumliche Geltungsbereich der Haager Regeln / K. H. Necker. – Berlin: De Gruyter, 1962. – 113 p.; Yiannopoulos A. N. Uniform Rules Concerning Bills of Lading: The Brussels Convention of 1924 in the Light of National Legislation / A. N. Yiannopoulos // The American Journal of Comparative Law. – 1961. – Vol. 10. – P. 374–392.

ходу до укладення масових правочинів, загострення боротьби монополій, що виходять за рамки окремих держав, стало очевидним, що проблема обігу коносаментів не вирішиться в режимі саморегулювання¹. Специфіка та багатоманітність підходів до регулювання коносаментів на національному рівні не залишали іншого виходу, окрім міжнародної уніфікації відповідних норм. Водночас слід констатувати, що як і у випадку з іншими «міжнародними» за сферою обігу цінними паперами, векселями, процес міжнародної уніфікації правил щодо коносаментів обумовив наявність системи подвійного регулювання — на рівні національних законодавств та універсальних міжнародних актів.

Першим кроком у цьому напрямі стали міжнародні конференції з торговельного права. У 1882 р. на Ліверпульській конференції була прийнята узгоджена форма коносамента. Наступним кроком стало прийняття в 1922 р. першої редакції Гаазьких правил, розроблених Міжнародною асоціацією юристів та запропонованих на конференції у Гаазі у вересні 1921 р. Нарешті, 25 серпня 1924 р. у Брюсселі була підписана Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (далі — Конвенція про коносаменти)², розроблена під егідою Міжнародного морського комітету, що отримала назву Гаазьких правил. Ця Конвенція набула чинності 2 червня 1931 р., і сьогодні кількість її учасників перевищує 70 держав. У 1968 р. був підписаний Брюссельський протокол про зміни до Конвенції про коносаменти (т. зв. Правила Вісбі)³, який розширив сферу її застосування та зробив більш жорсткою відповідальність перевізника (у новому вигляді Конвенція про коносаменти стала іменуватися Гаазько-Вісбійськими правилами). У 1979 р. у Брюсселі був прийнятий другий додатковий протокол, який запровадив використання нової розрахункової одиниці при розрахунку межі відповідальності перевізника.

Конвенція про коносаменти не стала всеосяжним міжнародним кодексом правил щодо випуску та обігу коносаментів, хоча її значення у сфері правового регулювання міжнародних морських перевезень товарів за коносаментом сумніву не піддається. Як впливає із самої

¹ Кокин А. С. Товарораспорядительные бумаги в торговом обороте / А. С. Кокин. – М., 2000. – С. 31.

² Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г. (Гаагские правила) // Международное частное право : сб. нормат. док. – М., 1994. – С. 208–219.

³ Брюссельский протокол от 23 февраля 1968 г. об изменении Брюссельской конвенции 1924 г. об унификации некоторых правил о коносаменте (Правила Висби) // Международное частное право : сб. нормат. док. – М., 1994. – С. 220–227.

її назви, предметом уніфікації стали лише деякі норми, які стосуються зобов'язально-правових аспектів обігу коносаментів, і виключно норми матеріального права. На думку М. Кларка, Конвенція мала не лише забезпечити уніфікацію права у визначеній сфері, а й виправити недоліки, що склалися у практиці використання коносаментів як комерційних документів¹.

Конвенційні положення охоплюють три групи питань: порядок складення та реквізити коносамента, відповідальність перевізника за шкоду, завдану вантажевідправникові, порядок пред'явлення вимог до перевізника. Конвенція про коносаменти не лише не містить визначення поняття цього товаророзпорядчого цінного папера, а навіть не дає повного переліку його реквізитів, вказуючи у п. 3 ст. 3 лише на три з них: дані про основні марки, необхідні для ідентифікації вантажу, кількість місць чи предметів або кількість чи вагу, а також дані про зовнішній вигляд та видимий стан вантажу. Інші реквізити, очевидно, мають встановлюватися національним правом. Умови набуття, збереження та втрати цінним папером властивостей товаророзпорядчого документа та речово-правові аспекти його обігу також залишилися поза сферою конвенційного регулювання і мають визначатися на рівні національних законодавств. Узагалі, як відзначає О. С. Кокин, ідея створення міжнародної типової моделі коносамента так і залишилася нереалізованою².

Основу Конвенції складають положення про відповідальність морського перевізника. Вона, зокрема, містить правила щодо відповідальності перевізника у зв'язку із видачею коносамента (статті 2, 3), випадків звільнення перевізника від відповідальності за пошкодження товару чи збитки (ст. 4), а також можливості висунення застережень (ст. 7). Усі коносаменти, що охоплюються сферою застосування Конвенції, мають містити певні стандартизовані умови, які визначають ризик перевізника, обсяг якого не може бути змінений навіть за згодою сторін. Відповідальність перевізника ґрунтується на принципі презумпції вини, яка має спростовуватися ним самим.

Видача коносамента, відповідно до п. 4 ст. 3 Конвенції, створює презумпцію приймання перевізником вантажу, який відповідає вказаним характеристикам. Ні перевізник, ні отримувач товару не повинен доводити цей факт, який Конвенція вважає встановленим унаслідок

¹ Clarke M. A. Aspects of the Hague Rules: A Comparative Study in English and French Law: The Hague: Nijhoff, 1976. P. 6.

² Кокин А. С. Товарораспорядительные бумаги в торговом обороте / А. С. Кокин. – М., 2000. – С. 31.

презумпції (яка, однак, підлягає спростуванню — Конвенція фактично надає перевізнику право висувати заперечення проти будь-якого держателя коносамента, що ґрунтуються на неточності чи неправильності даних, які в ньому містяться). На 12-й сесії дипломатичної конференції з морського права 1968 р. п. 4 ст. 3 Конвенції про коносаменти був доповнений важливим абзацем про те, що спростування презумпції не допускається якщо коносамент був переданий третьому добросовісному держателю. Таким чином, добросовісний держатель дістав можливість захисту від заперечень, які випливають із безпосередніх відносин боржника за коносаментом із його першим кредитором (відправником вантажу), що робить коносамент схожим із таким абстрактним цінним папером, як вексель. Разом з тим слід підкреслити, що Конвенція захищає лише добросовісного держателя, який не знав і не міг знати при отриманні документа про дефекти підстави вимоги свого попередника (на відміну, наприклад, від німецького та італійського законодавств, які передбачають, що перевізник зобов'язаний видати товар держателю коносамента в будь-якому випадку, навіть коли у нього є дані про існування іншої особи, яка також заявляє про свої права на товар).

Перевізник вправі відмовитися від всіх чи деяких своїх прав, передбачених Конвенцією про коносаменти, у тому числі від права на звільнення від відповідальності, або збільшити свою відповідальність та зобов'язання за умови, що така відмова або збільшення будуть включені до коносамента, що виданий відправникові (ст. 5). Крім того, перевізник чи відправник вправі включати в договір положення, умови, застереження та виключення відносно обов'язків та відповідальності перевізника за втрату чи збитки, що сталися з вантажем чи стосуються їх зберігання або обробки до чи після відвантаження із судна (ст. 7).

Брюссельський протокол 1968 р. розширив сферу застосування Конвенції про коносаменти: відповідно до нової редакції ст. 10, під її застосування підпадає будь-який коносамент, що використовується при перевезенні вантажів між портами двох різних держав, якщо коносамент виданий у договірній державі, перевезення здійснюється з порту в договірній державі або якщо в договорі прямо передбачається застосування правил цієї Конвенції або законодавства держави, що вводить її в дію, незалежно від національності судна, перевізника, відправника, отримувача чи будь-якої іншої заінтересованої особи. Кожна договірна держава має застосовувати до всіх таких коносаментів

положення цієї Конвенції, при цьому за нею визнається право розширити коло коносаментів, що підпадають під конвенційну сферу регулювання.

Крім того, Правила Вісбі встановили строк позовної давності за вимогами до перевізника про відшкодування шкоди, завданої вантажу, в один рік після його видачі отримувачу вантажу (п. 6 ст. 3 Конвенції). Відповідно до п. 6-*bis* ст. 3 регресний позов може бути поданий і після спливу цього строку, однак не пізніше строку, встановленого законом країни суду, що розглядає справу. Такий строк має становити не менше трьох місяців з дня, коли особа, що пред'являє регресний позов, задовольнила вимогу чи отримала повідомлення про порушення провадження за позовом до неї самої.

Прийняття Конвенції про коносаменти не стало завершальним акордом в історії уніфікаційних процесів у сфері обігу коносаментів. Потреби торговельного мореплавства обумовили проведення подальших кодифікаційних робіт у цій сфері, результатом яких стала розроблена в рамках Комісії ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ) Гамбурзька конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р.¹ (т. зв. Гамбурзькі правила), яка набула чинності 1 листопада 1992 р. (далі — Гамбурзька конвенція).

Сфера її застосування є ширшою за Конвенцію про коносаменти: окрім випадків, передбачених ст. 10 Гаазько-Вісбійських правил, Гамбурзька конвенція застосовуватиметься і тоді, коли порт розвантаження чи один із опційних портів розвантаження, передбачених у договорі перевезення, знаходиться на території договірної держави.

Консоаменту в Гамбурзькій конвенції присвячені ч. 7 ст. 1 та статті 14–16. На відміну від Гаазько-Вісбійських правил, Гамбурзька конвенція містить визначення поняття «коносамент» — ним є документ, який підтверджує договір морського перевезення та прийняття чи відвантаження вантажу перевізником і відповідно до якого перевізник зобов'язується здати вантаж проти цього документа (ч. 7 ст. 1). Частина 1 ст. 15 передбачає значно ширший перелік обов'язкових реквізитів коносамента, який, зокрема, включає дані про загальний характер вантажу, його зовнішній вигляд, найменування та місцезнаходження перевізника, найменування відправника вантажу, порти відвантаження та розвантаження відповідно до договору морського перевезення, кількість оригіналів коносамента, місце його видачі, підпис перевіз-

¹ Гамбургская конвенция ООН 1978 г. о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) // Международное частное право : сб. нормат. док. – М., 1994. – С. 228–254.

ника, а також підвищену межу відповідальності, якщо вона була погоджена. Щоправда, відсутність будь-якого з таких реквізитів, згідно з ч. 3 ст. 15 Конвенції, не впливає на юридичний характер документа як коносаменту, за умови, що він підпадає під визначення ч. 1 ст. 7. Водночас, відповідно до ч. 1 ст. 23 Гамбурзької конвенції, будь-яка умова в коносаменті є нікчемною тією мірою, якою вона прямо чи опосередковано суперечить цій Конвенції.

Гамбурзька конвенція передбачає можливість видачі перевізником на вимогу відправника вантажу т. зв. «бортового коносаменту» після того, як товар було завантажено на борт судна. На додаток до вказаних вище даних, у ньому має вказуватися, що вантаж знаходиться на борту певного судна, а також дата завантаження. Раніше виданий коносамент чи інший товаророзпорядчий документ, виданий на цей вантаж, підлягає обміну на бортовий коносамент на прохання перевізника (ч. 2 ст. 15).

Частина 3 ст. 14 Конвенції закріплює правило, що форма підпису на коносаменті має відповідати законодавству держави його видачі; розширене тлумачення цієї норми дозволить віднести й інші елементи формальної дійсності до сфери застосування *lex loci actus*. Підпис на коносаменті має ставити перевізник або особа, що має повноваження від перевізника (наприклад, капітан судна).

Окрема стаття Гамбурзької конвенції присвячена внесенню застережень до тексту коносаменту. Так, якщо в коносаменті містяться дані щодо вантажу, відносно яких перевізник чи інша особа, яка видає коносамент, знає, що вони неточно відповідають параметрам фактично прийнятого вантажу, або якщо в нього не було можливості перевірити такі дані, у коносаменті має бути внесене застереження, що вказує на такі факти (ч. 1 ст. 16). За відсутності таких застережень вважається, що вантаж було прийнято таким, як він описаний в коносаменті, а перевізник у майбутньому не має права доводити зворотне, якщо коносамент був переданий добросовісній стороні, яка покладалася на опис вантажу в коносаменті (ч. 3 ст. 16).

Серед інших спроб уніфікації окремих норм щодо коносаментів слід згадати Будапештську конвенцію про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПВВ) від 22.06.2001 р. У ній коносаменту присвячена ст. 13, яка, зокрема, стосується питання правової природи коносаменту та наслідків його передачі іншій особі. Відповідно до ч. 1 цієї статті, оригінали коносаменту є цінними паперами, що видаються на ім'я вантажоодержувача, ордерні або на пред'явника. Передача коносаменту особі, уповноваженій відповідно

до коносаменту одержати вантаж, тягне ті самі наслідки, що й передача вантажу в тому, що стосується прав на одержання вантажу (ч. 3 ст. 13). Також цією Конвенцією передбачається неможливість оспорування презумпції прийняття вантажу у стані, описаному у коносаменті, або у доброму зовнішньому стані, якщо коносамент не містить інших застережень, у випадку якщо коносамент було передано добросовісній стороні, яка покладалася на опис вантажу у коносаменті (ч. 4 ст. 13).

У цілому ж можна констатувати, що, незважаючи на те, що за задумом розробників Гамбурзьких правил вони мали замінити собою Конвенцію про коносаменти, жодних принципово нових положень відносно цих товаророзпорядчих цінних паперів ними запропоновано не було. Більше того, ні Гамбурзька, ні Будапештська конвенції не поставили крапку в процесі міжнародної уніфікації норм про коносаменти, залишивши значне коло питань для регулювання на рівні національного законодавства та звичаїв міжнародного морського права. На сучасному етапі, коли здійснення міжнародних морських перевезень дедалі більше супроводжується передачею електронних повідомлень, уніфікація правил відносно вже електронних коносаментів стає важливим завданням уніфікаційного процесу.