

вість роз'яснити положення окремої статті, але й визначити в нормативному порядку сферу дії норм цього Закону.

Водночас, на думку А. І. Дрішлюка, оскільки судова практика передбачає багаторазове, уніфіковане розв'язання судами однієї категорії справ (у вузькому сенсі), або сукупність всіх судових рішень, прийнятих на певній території (в широкому сенсі), то власне судова практика не може бути визнана джерелом права. В інших випадках суд виконує правозастосувальну, інтерпретаційну функцію, і приймаючи конкретне рішення у справі, враховує судову практику, яка може мати різну форму (наприклад, постанову Пленуму Верховного Суду України) щодо розгляду справ певної категорії вищими судовими інстанціями як прецедент тлумачення і прецедент правозастосування.

Необхідно відмітити, що певні правові передумови до застосування прецеденту закріплені в цивільному законодавстві України в дуже загальному вигляді. Так, відповідно до положень ст. 11 Цивільного процесуального кодексу України, у випадку відсутності закону, що регулює спірні правовідносини, суд застосовує закон, що регулює подібні правовідносини, а за відсутності такого закону суд виходить із загальних засад і змісту законодавства України. Цивільний кодекс України також розширює можливості із застосування правового прецеденту в правозастосовчій діяльності України.

О.С. Кузько,

кандидат юридичних наук, доцент,

Інститут національного та міжнародного права

Міжнародного гуманітарного університету,

м. Одеса, Україна

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

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 саме широке 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.; «Connaissance» – франц.; «Konossement» – німець.; «Copocimento» – іспан.). Коносаменти виписуються на основі стандартних форм (бланків) [1]

Перевезення вантажів за коносаменами регулюються Міжнародною конвенцією по уніфікації деяких правил, які стосуються коносаментів 1921 р. (Гагські правила), Брюссельським протоколом 1968 р. по перегляду Гагських правил про коносаменти 1921 р. (Правила Гаага-Вісбі), Конвенцією ООН про морські перевезення вантажів 1978 р. (Гамбургські правила), яка поглинає Гагські правила та Правила Гаага-Вісбі. До Конвенції ООН про морські перевезення вантажів від 1978 р. приєднано біля 40 країн світу, однак Україна не є її учасником.

Відповідно до пункту 7 статті 1 Конвенції ООН про морські перевезення вантажів «коносамент означає документ, который подтверждает договор морской перевозки 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 предъявителю, представляет собой такое обязательство» [2].

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

Відповідно до частин 1 та 2 статті 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.

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

Згідно 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 коносаментом 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 обґрунтоване 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 стояночного 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 waybill). У недавньому судовому розгляді APL проти Петера Восса, в жовтні 2002 року, що проходив у позовній 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 сторону, що має право на одержання товару в місці призначення. Той факт, що володіння коносаментом необхідно для одержання товарів від перевізника в місці призначення, особливо ускладнює його заміну електронним документом. 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» / ICC публікація номер 500).

Труднощі використання паперового документа в наш час, ґрунтуються на звичаях розроблених багато століть 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 ряду років. Основною ідеєю є створення на практиці комерційно життєздатної моделі. Історія даних спроб, як і технічне обговорення електронного коносаменту виходить за рамки цієї статті, але по суті електронний "коносамент" є серією електронних повідомлень, у формі, схожій на листи електронною поштою, що містить інформацію або інструкції, пов'язані товарам, і результати їх перевезення та доставки, з тієї ж форми, 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 як такі передбачають фізичний «документ» у вигляді листа паперу, які можуть бути, серед іншого, підписані, індексовані і утримані. У свою чергу електронний коносамент не має фізичної форми у загальноприйнятому розумінні.

В цьому форматі неможливо передбачити кому належить даний документ – вантажеодержувачу 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 1924» (далі за текстом статті – «COGSA 92») [9, с. 35], у зв'язку з відсутністю основоположної ознаки коносаменту як «оборотного документа», тобто, по суті, 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.

Незважаючи на всі складнощі та ризики, сфера морських перевезень у світі стрімко розвивається, що сприяє появі нових форм договірної практики та супровідних документів, що потребують найскорішого врегулювання, як на рівні міжнародного, так і національного законодавства України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гуцуляк В. Н. 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 31.03.1978г.
3. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25.08.1924г.
4. Цивільний кодекс України: за станом на 01 вересня 2013 року затв. Верховною Радою 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. – 2004 р. – № 10.
7. Постанова Одеського апеляційного господарського суду № 25/33-08-5146 від 14.04.2009 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/3466858>
8. Про торгово-промислові палати в Україні : Закон України станом на 16.10.2011 року / Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 13. – Ст. 52.
9. Bill of Lading / Richard Aikens, Richard Lord, Michael Boole / Lloyd's shipping law library. – informa. – London. – 2006. – 431 p.