

ФИЛИМОНОВ Константин Владимирович

Коносамент как средство подтверждения договора перевозки

Курс	4
Факультет	Права
Специализация	Международное частное право
Научный руководитель	Гнатюк Виталий Васильевич, к. ю. н.

© К. В. ФИЛИМОНОВ, 2000

Рассмотрение функции коносамента как подтверждения договора перевозки следует начать с некоторых замечаний, касающихся непосредственно договора перевозки. В частности, если обратиться к Гражданскому кодексу Российской Федерации (гл.40), можно увидеть, что в части, регулирующей договор перевозки, данный нормативно-правовой акт содержит в основном отсылочные нормы, которые указывают на правила, закрепленные в соответствующих уставах и кодексах. В данном случае это Кодекс торгового мореплавания СССР (далее КТМ).

Важным вопросом является форма договора перевозки. Анализ законодательства не дает ответа на этот вопрос. Поэтому правилами относительно формы мы можем считать только общие условия о форме сделок. Например, обратившись к ст.161 ГК РФ, касающейся сделок, совершаемых в простой письменной форме, можно отметить, что там предусмотрен один из случаев, применимых к торговому мореплаванию: юридические лица (или хотя бы одно) являются сторонами в данном договоре. Из этого вытекает необходимость заключения договора перевозки, по крайней мере, в простой письменной форме.

Последствия несоблюдения простой письменной формы сделки указываются в ст.162 ГК РФ. Последствием этого является невозможность для сторон ссылаться на свидетельские показания. При этом не запрещено приводить любые другие доказательства; одним из них может являться коносамент.

Согласно ст.785 п.2 ГК РФ и ст.120 п.2 КТМ коносамент является средством подтверждения заключения договора перевозки. В наличии договорных черт в коносаменте некоторые авторы видят дублирование договора¹. Однако при постоянных отношениях между перевозчиком и грузоотправителем (ситуация линейного судоходства) достаточно единожды заключить договор, при этом в каждом отдельном случае перевозки коносамент играет основную роль, т.к. содержит все необходимые и существенные условия конкретной перевозки. Определяя общие вопросы наличия договорных черт, можно обратиться к классификации договоров, предложенной М.И. Брагинским². Коносамент по своей правовой природе ближе к договору-правоотношению. Это подтверждается, по крайней мере, двумя положениями: коносамент подписывается только перевозчиком, а, следовательно, вопрос о воле другой стороны не важен; в силу ст.121 КТМ, он определяет правоотношение между перевозчиком и получателем.

Кратко остановимся на форме коносамента. В отличие от неясности формы договора перевозки, форму коносамента закон устанавливает четко: она может быть только письменная (аб. 2 ст.120 КТМ). При несоблюдении формы перевозчиком следует применять правила о ненадлежащем исполнении обязательств. С другой стороны, спорным является вопрос о самом обязательстве перевозчика выдать коносамент, а если существует возможность полного его отсутствия, то речь о ненадлежащем исполнении обязательств не может и идти.

Так, ст.123 КТМ содержит требование выдачи коносамента независимо от требования грузоотправителя. Но КТМ регулирует лишь внутренние перевозки, поэтому во внешнеэкономической деятельности возможны иные условия по

соглашению между сторонами. Более того, нормы международного права, а именно ст. 14 Гамбургских правил³, устанавливается обязанность выдачи коносамента только по требованию грузоотправителя.

Рассмотрим стороны договора перевозки и коносамента. Следуя определению договора перевозки, данному в ст. 118 КТМ, в качестве сторон можно выделить: перевозчика (фрахтовщика), грузополучателя и грузоотправителя (фрахтователя). Отношения между перевозчиком и грузоотправителем строятся на договоре фрахтования (ст. 787 ГК РФ), т.е. имеют косвенное значение для непосредственной перевозки. Отношения между перевозчиком и грузополучателем закрепляются в коносаменте (ст. 119 КТМ), причем, как уже говорилось, грузополучатель выступает в выдаче коносамента в качестве третьего лица. Наконец, отношения между грузоотправителем и грузополучателем определяются на основе любых юридических фактов, которые привели к переходу права собственности (иного права, при котором грузополучатель может получить груз), что вытекает из функции коносамента как ценной бумаги.

Статья 420 ГК РФ говорит о согласовании воли сторон относительно порождения прав и обязанностей, выражением подтсерждения которых в тексте договора является подпись.

Относительно коносамента можно сказать, что его субъектами также являются перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель⁴. Такое утверждение становится спорным, если подойти к нему с формальной точки зрения. На коносаменте ставится подпись только одного субъекта: перевозчика. Статья 123 КТМ предусматривает составление коносамента на основании документа, представленного отправителем. Это дает возможность применять норму о договоре, состоящем из нескольких связанных между собой документов (п.2 ст. 434 ГК РФ).

Кроме перевозчика есть еще круг лиц, имеющих право подписи (т.е. фактически принятие на себя обязанностей перевозчика) коносамента. В п.11 ст. 124 КТМ говорится о необходимости наличия подписи «капитана или иного представителя перевозчика». Гамбургские правила позволяют подписывать коносамент лицу, имеющему полномочия от перевозчика (п.2 ст. 14). Признание таким образом капитана законным представителем перевозчика дает ему право представлять перевозчика в силу занимаемой должности без дополнительных полномочий. В случае с капитаном ситуация представляется более или менее ясной. Сложнее определить достоверность полномочий «иных представителей» перевозчика. Для их определения можно воспользоваться гл. 10 ГК РФ, что позволит выделить две основные группы субъектов, имеющих право подписывать коносамент:

- капитан или иное должностное лицо перевозчика (действует на основании уставных документов, должностных инструкций и т.д.);
- иные лица, полномочные представлять интересы перевозчика (действуют в силу индивидуальных управомочивающих документов: доверенности, договора поручительства и т.д.).

КОНОСАМЕНТ

Личная подпись лица может быть заменена по обычаю иным механическим способом.

В отношении отправителя КТМ не дает никаких разъяснений. Он лишь выдает документ, содержащий только:

1. наименование отправителя;
2. место назначения груза;
3. распоряжение грузоотправителя относительно получателя груза;
4. фрахт или другие причитающиеся перевозчику платежи.

Документ, остающийся у перевозчика, касается условий, необходимых для доказывания интересов перевозчика (письменное доказательство).

Получатель при выдаче коносамента является третьим лицом, не выражающим собственную волю, однако согласный с условиями, закрепленными в нем. При этом, как уже указывалось ранее, можно выделить две особенности, важные для темы настоящей работы:

- во-первых, то, что договор регулирует отношения;
- во-вторых, то, что эти отношения связаны с перемещением грузов в пространстве.

Сравнивая вышеприведенные особенности с обязательными реквизитами коносамента (ст. 124 КТМ), можно заметить, что данные требования частично перекрываются такими реквизитами, как порт погрузки и порт выгрузки, место назначения груза (п.п. 3,5 ст. 124 КТМ соответственно).

Непосредственным же предметом коносамента являются отношения по поводу имущества отправителя, находящегося во временном ведении перевозчика. В данном случае термин «ведение» можно рассматривать как владение, т.е. нахождение вещи под непосредственной властью перевозчика. На этот факт указывает также возможность перевозчика, предусмотренная ст. 154 КТМ, не выдавать груз получателю до полной оплаты фрахта и иных причитающихся перевозчику платежей (удержание). Ст. 359 ГК РФ указывает, что удержание может иметь место только в случае, когда вещь находится во владении кредитора.

В связи с предметом коносамента следует особо отметить такие реквизиты, как наименование груза, число мест, внешнее состояние, особые свойства и др., указанные в п.7 ст. 124 КТМ. Более подробно данный аспект будет рассмотрен ниже, здесь же мы обратим внимание на мнение некоторых авторов. Например, А.С. Кокин считает указание на качество товара (груза) исключительно договорным условием в связи с тем, что перевозчик не является экспертом и, следовательно, не может квалифицированно определить состояние груза⁵. В опровержение этой позиции можно привести следующие аргументы: во-первых, коносамент является подтверждением договора перевозки в линейном судоходстве, характеризующимся тесными связями контрагентов; во-вторых, все условия конкретной перевозки (ad hoc) устанавливаются коносаментом; в-третьих, оценка состояния груза является ча-

стью профессиональной деятельности перевозчика, т.е. он должен обладать необходимыми для этого возможностями.

Если рассматривать коносамент как договор, то важное значение имеет место его выдачи. Оно определяет право, подлежащее применению. Так, п.1 ст.2 Гамбургских правил говорит о необходимости применения этой конвенции в случаях, если коносамент «выдан в одном из договаривающихся государств», что означает применение права данного государства.

Подводя итоги данного раздела, можно сказать, что закон не признает коносамент в качестве замены договора перевозки. Несмотря на это, фактически, он вполне справляется с этой ролью. Более того, существуют нормы, которые признают за коносаментом правовое наполнение, свойственное договору. Как уже было сказано выше, в большинстве случаев коносамент играет роль договора *ad hoc*, имеет совпадающий с договором перевозки субъектный состав, материализует форму и предмет договора. Исходя из этого, можно сказать, что на практике существует возможность считать коносамент не просто средством подтверждения, но и воплощением договора перевозки.

Представляет интерес товарораспорядительная функция коносамента, под которой мы будем понимать расписку о принятии груза к перевозке. КТМ не дает нам никаких указаний относительно статуса груза после принятия его к перевозке. Если воспользоваться нормами других актов, то можно отметить, что после выдачи коносамента ответственность за груз ложится на перевозчика («в ведении перевозчика» — Брюссельская конвенция 1924 года; «под ответственностью перевозчика» — Гамбургские правила 1978 года).

В отношении перехода ответственности Гамбургские правила дают только общие указания. В частности, п.2 указанной статьи говорит о принятии груза от «грузоотправителя или лица, действующего от имени отправителя; или какого-либо органа или иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применяемых в порту погрузки, груз должен быть передан для отгрузки». В этом случае важную роль играют Инкотермс: они предоставляют три варианта передачи груза. Во-первых, это «терминал или склад перевозчика» при термине *free carrier (FRC)*; во-вторых, это «расположение груза свободно вдоль борта судна» при термине *free along sideship (FAS)*; в-третьих, это «свободно на борту судна» в термине *free on a board (FOB)*⁶. После перехода имущества в ведение перевозчика отправитель фактически получает ограниченным в правомочии владения грузом. Можно сказать, что во время перевозки груз находится в непосредственном владении перевозчика. Относительно коносамента точнее было бы говорить о «ведении» в смысле ст.305 ГК РФ. Если совместить точку зрения КТМ (ст.118) и точку зрения, высказанную в учебнике «Гражданское право» под редакцией Калпина А.Г.⁷, можно сделать вывод о том, что перевозчик может защищать имущество наряду с собственником, например, посредством виндикационного иска.

Если обобщить нормы КТМ, касающиеся ответственности перевозчика, получается, что его обязанности можно разделить на две группы: до заключения договора и вытекающие из договора. В первую группу входит, напри-

мер, обязанность привести судно в мореходное состояние (ст. 129 КТМ) или обязанность действовать «надлежащим тщательным образом при погрузке, обработке... перевозке грузов и проявлении заботы о них» (п. 2 ст. 3 Брюссельской конвенции). В свою очередь возникающие из договора обязанности тоже можно разделить на группы:

1. обязанность по доставке груза в указанное в коносаменте место;
2. обязанность относительно сохранности груза;
3. обязанность по доставке надлежащего количества груза.

История коносамента построена на оговорках, и современность — не исключение. По общему правилу, груз должен быть доставлен в надлежащее место. КТМ в качестве обстоятельств, исключающих ответственность за несоблюдение этого условия, указывает: «запрещение властей, стихийные явления, иные причины, не зависящие от перевозчика» (ст. 148 КТМ). При этом капитан обязан по своему усмотрению разгрузить судно в одном и ближайших портах. Материальные затраты ложатся на отправителя.

Группы 2 и 3 близки по своему регулированию в законе, поэтому представляется возможным объединить их в рассмотрении. КТМ не указывает прямо, однако презюмирует, что груз должен быть доставлен в целости и сохранности. Во всяком случае, перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что утрата, недосдача или повреждение груза произошли не по его вине, в частности, вследствие (ст. 160 КТМ):

1. обстоятельств непреодолимой силы;
2. опасностей и случайностей на море;
3. спасания человеческих жизней, судов и грузов;
4. пожара, возникшего не по вине перевозчика;
5. действий или распоряжений властей;
6. военных действий или народных волнений;
7. действий или упущений отправителя или получателя;
8. скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;
9. незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки

груза;

10. недостаточности или неясности марок;
11. забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление или ограничение работы.

Кроме случаев каботажных⁸ перевозок перевозчик также не отвечает за вред, причиненный вследствие действий или упущений капитана, экипажа, лоцмана в судовождении или управлении судном, т.е. так называемой навигационной ошибки.

Такого же рода правила содержатся и в Брюссельской конвенции. Внесение навигационной ошибки в список условий, освобождающих перевозчика от ответственности, в конвенцию подвергалось критике⁹.

Бремя доказывания надлежащего исполнения всех своих обязательств лежит на перевозчике. Однако в случае доставки поврежденного груза бремя доказывания ложится на отправителя, который должен подтвердить то, что

груз был передан надлежащим. Эта обязанность корреспондирует право перевозчика не указывать вес, объем, внешний вид и т.д., если у него есть достаточные основания полагать, что они указаны неверно, или у него не было возможности проверить это (ст. 124 КТМ).

Интересной является проблема, предлагаемая к обсуждению Г.Г. Ивановым и А.Л. Маковским¹⁰: ущерб нанесен стихийным явлением, хотя и по вине перевозчика (карантин). В таких случаях необходимо обращаться к судебной практике. Это (причинение ущерба наряду с виной перевозчика и обстоятельствами, за которые перевозчик не несет ответственности) один из случаев частичной ответственности. Другим случаем является смешанная вина, т.е. вина наряду с перевозчиком и грузоотправителя¹¹.

Основными обязанностями грузоотправителя признаются: необходимость предоставления достоверных сведений о грузе, своевременная передача документов, необходимых для эффективной перевозки грузов, обязанность предупреждения об особом характере груза.

В случае отсутствия у перевозчика документов, требуемых портовыми, таможенными, санитарными или иными органами для перевозки груза, он возмещает перевозчику убытки, вызванные нарушением этой обязанности. К числу таких убытков может относиться, например, время вынужденного простоя, ответственность перевозчика перед другими грузоотправителями по регрессным искам и т.д.

Ответственность по коносаменту может лежать и на грузополучателе. Так, в силу ст. 154 КТМ, получатель обязан уплатить перевозчику причитающийся фрахт, плату за простой, возместить необходимые расходы перевозчика, связанные с грузом.

Особенно следует отметить ответственность отправителя при перевозке опасных грузов (ст. 139, 140 КТМ). Основным вопросом при ее определении является вопрос о том, знал ли перевозчик об опасном характере груза? В случае, если перевозчик не знал о характере груза, при обнаружении этого он может выгрузить, уничтожить или обезвредить его.

Если перевозчик знал о таких характеристиках груза, как возможность легкого воспламенения и т.д., он может поступить как было сказано выше только в случае реальной опасности для судна, других грузов или находящихся на судне людей. Отправитель при этом не несет никакой ответственности. Фрахт уплачивается пропорционально пройденному расстоянию.

Суммируя вышесказанное, мы можем выделить в качестве основных положений некоторые тезисы. Груз после выдачи коносамента считается находящимся в ведении перевозчика. Это означает, что он может осуществлять все правомочия собственника, т.к. владение — это необходимое и достаточное условие для осуществления правомочий собственника. Помимо этого перевозчик как фактический владелец, в обязанности которого входит наблюдение за сохранностью груза, может предпринимать меры по его защите от претензий третьих лиц. Правда, такие полномочия могут распространяться только на случаи, которые входят в компетенцию перевозчика.

Относительно коносамента как ценной бумаги можно сказать, что, по мнению современных исследователей, понятие ценной бумаги дано только в п. 1 ст. 142 ГК РФ¹². В свою очередь, ст. 143 ГК РФ наряду с акцией, облигацией, векселем, чеком и т.д. относит к ценным бумагам и коносамент. ГК 1964 года не давал дефиниции, а только описывал типы ценных бумаг: документы на груз (ст. 136), платежные документы (чеки, векселя) и фондовые ценности (акции, облигации) (ст. 137).

Относительно ценной бумаги как вещи можно сказать, что она является таковой в мере не большей, чем материал, на котором она выполнена. Признаками вещи являются: наличие стоимостного выражения (под этим понимается возможность выражения вещи в денежном эквиваленте); наличие потребительских свойств (т.е. возможность ее использования, извлечения прибыли и т.д.); юридическая обособленность (т.е. стабильность свойств независимо от субъектов, местности и т.д.). Коносамент, несомненно, обладает ценностью, которую можно выразить в денежном эквиваленте. Однако та цена, которая уплачивается за коносамент, составляется не из его материальных свойств, а из его юридического наполнения, т.е. стоимости груза и прав на него. Вопрос извлечения прибыли тоже не стоит в отношении коносамента. При этом он тоже основой своей имеет товар, права на который в нем закреплены. Самым явным является ответ на вопрос о юридической обособленности, т.к. ясно, что основой коносамента являются права, которые закрепляются в общедоступной форме, и его существование в отрыве от них невозможно.

Возвращаясь к определению ценной бумаги в ГК РФ, в первую очередь следует рассмотреть, какой смысл вкладывает закон в понятие «документ». Ст. 1 Федерального закона «Об обязательном экземпляре документов» определяет документ как «материальный объект с зафиксированной на нем информацией в виде текста, звукозаписи или изображения, предназначенный для передачи во времени и пространстве в целях хранения и общественного использования»¹³. Несомненно, что понятие документа не может идти в отрыве от формы и реквизитов. В отношении иных видов ценных бумаг в теории ведутся споры¹⁴. Коносамент не ставит таких проблем: форма его всегда должна быть письменной в силу ст. 120 КТМ, а обязательные реквизиты указаны в ст. 124 КТМ.

Особо необходимо рассмотреть такие признаки ценной бумаги, как абстрактность и публичная достоверность. Абстрактность — это в данном случае отсутствие обусловленности обязательства. По российскому праву, должник не может возражать против исполнения обязанности при предъявлении ценной бумаги, ссылаясь на отсутствие базиса прав по этой бумаге. В силу принципа абстрактности перевозчика не волнует путь, по которому коносамент попал к получателю. Более того, выдавая его, перевозчик уже выразил согласие на передачу прав третьему лицу. Единственным исключением от отказа от исполнения обязательств является случай, когда будет доказано, что бумага попала к получателю незаконным путем.

Публичная достоверность является процессуальным выражением абстрактности. Самым простым случаем является именной коносамент, хотя и для его достаточной подлинной достоверности необходимо совпадение имени в

ценной бумаге с именем, указанным в реестре обязанного лица. В случае с коносаментом роль такого реестра играет документ, который остается у перевозчика и на основе которого составляется коносамент (ст. 123 КТМ). В отношении других видов ситуация сложнее: по российскому законодательству передача ценных бумаг осуществляется в порядке цессии, что требует оформления передаточного распоряжения¹⁵, диктующего необходимость дополнительного наполнения признака публичной достоверности.

Рассмотрев данный раздел, можно утверждать, что коносамент является типичной товарораспорядительной ценной бумагой. Такое наполнение является самой важной частью этой ценной бумаги. Это связано с тем, что возникновение, изменение или прекращение прав на груз (т.е. товарное обеспечение) и определяет правовой статус коносамента. Итак, право собственности на коносамент возникает с момента возникновения права на груз, и наоборот. Как уже упоминалось ранее, ст. 143 ГК РФ указывает в качестве непрерывного условия соблюдение реквизитов. Особенностью данной ценной бумаги является возможность нечеткого следования такому правилу. Прекрасной иллюстрацией служит предъявление коносамента при расчетах по аккредитиву (ст. 23 УПДА). Такое положение становится ясным, если сравнить эти требования со ст. 124 КТМ, указывающей на обязательные реквизиты коносамента.

Итак, что же такое коносамент? Прежде всего коносамент — это документ, составленный с соблюдением реквизитов, которые стороны считают необходимыми, определяющий основные положения, касающиеся договора перевозки, создающий правила поведения сторон, удостоверяющий передачу груза во временное владение перевозчика и дающий возможность распоряжения этим грузом посредством совершения юридических действий с ним.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ См.: Фомичев В. И. Международная торговля. М., 1998. С. 372.

² См.: Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. М., 1997. С. 11-12.

³ См.: Иванов Г. Г., Маковский, А. Л. Международное частное морское право. М., 1984. С. 12.

⁴ «Участие» получателя груза в выдаче коносамента является интересной правовой конструкцией: с юридической точки зрения это — участие третьего лица в правоотношении без его согласия. Данное положение нивелируется отдельным договором между грузоотправителем и грузополучателем (кроме случаев их совпадения в одном лице).

⁵ См.: Кокин А. С. Юридический справочник по торговому мореплаванию. М., 1998. С. 137.

⁶ См.: Инкотермс 1990. МТП, 1991. Использование их в данном контексте объясняется возможностью отнесения правил о переходе рисков с продавца на покупателя к отношениям между отправителем и перевозчиком.

⁷ См.: Гражданское право. Часть 1 / Под ред. А. Г. Калпина. М., 1997. С. 233.

⁸ Каботажными признаются перевозки внутри одного государства.

⁹ Подробнее см.: Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Международное частное

морское право. М., 1984. С. 185.

¹⁰ См.: там же. С. 194.

¹¹ См.: там же. С. 194.

¹² См.: Белов В. А. Ценные бумаги в российском гражданском праве. М., 1996. С. 21.

¹³ См.: СЗ РФ. 1995. № 1. Ст. 1.

¹⁴ См.: Мурзин Д. В. Ценные бумаги — бестелесные вещи. М., 1998. С. 8-11.

¹⁵ См. п. 20.2 Временного положения о ведении реестра владельцев именных ценных бумаг, утвержденного Постановлением ФКЦБ от 12 июля 1995 г. // Вестник ВАС РФ. 1997. № 6.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Андреев В. К. Рынок ценных бумаг: правовое регулирование. М. 1998.
2. Белов В. А. Ценные бумаги в российском гражданском праве. М. 1996.
3. Богуславский М. М. Международное частное право. М. 1997.
4. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. М. 1997.
5. Гражданское право. Часть 1 / Под ред. А. Г. Калпина. М. 1997.
6. Гуреев С. А., Копылов М. Н. Международное транспортное право. М. 1987.
7. Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Международное частное морское право. М. 1984.
8. Кокин А. С. Юридический справочник по торговому мореплаванию. М. 1998.
9. Лунц Л. А., Марышева Н. И., Садиков О. Н. Международное частное право. М. 1984.
10. Мурзин Д. В. Ценные бумаги — бестелесные вещи. М. 1998.
11. Рылов С. И., Мимха А. А., Березов П. Н. Внешнеторговые операции морского транспорта. М. 1994.
12. Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. М. 1981.
13. Трофименко А. В. Возникновение права собственности на вновь составленную ценную бумагу // Ценные бумаги: вопросы права. 1998. № 1.
14. Фомичев В. И. Международная торговля. М. 1998.