К ВОПРОСУ О «ЧИСТЫХ» КОНОСАМЕНТАХ

© 2019 г. В. Н. Гуцуляк

Российский университет транспорта, Москва

E-mail: gutsul@inbox.ru

Поступила в редакцию 30.07.2019 г.

Аннотация. Основным документом в процессе «документарной» продажи товара традиционно выступает коносамент — универсальный многоцелевой документ, используемый исключительно при перевозках грузов морским либо внутренним водным транспортом. Например, как показывает практика, при аккредитивных сделках банки, являющиеся важным звеном в договоре купли-продажи товара, негативно относятся к так называемым «нечистым» коносаментам, содержащим определенные оговорки, предпочитая получить комплект документов, которые включают только «чистые» коносаменты. В статье в первую очередь анализируются оговорки, которые могут быть внесены в коносамент и представляют собой односторонние заявления перевозчика по тем или иным вопросам исполнения договора морской перевозки и не требующие согласования с грузоотправителем.

Юридическое значение оговорок, вносимых в коносамент, заключается в том, что они направлены на защиту перевозчика от ответственности за могущими быть неточными или ложными сведения, представленные отправителем груза. Однако негативные правовые последствия включения в коносамент оговорки заключаются в том, что они в существенной степени снижают доказательственную силу коносамента.

В статье показано, что не любая оговорка, внесенная в коносамент, делает его «нечистым». В этой связи исследуются положения ряда международных конвенций, регулирующих правовой режим морской перевозки груза, а также банковская практика, воплощенная в унифицированных правилах, которые получили отражение в публикациях Международной Торговой Палаты.

Рассматривается также важный практический вопрос о целесообразности использования перевозчиком практики выдачи «чистых» коносаментов при наличии сомнений в надлежащем состоянии груза в обмен на предоставление отправителем гарантийных писем, предусматривающих возмещение потенциальных убытков перевозчику при сдаче груза получателю.

В заключительной части приводятся обобщающие выводы и рекомендации.

Ключевые слова: договор купли-продажи, банк, коносамент, оговорки, международное морское право, капитан, морское судно, перевозчик, грузоотправитель.

Цитирование: Гуцуляк В.Н. К вопросу о «чистых» коносаментах // Государство и право. 2019. № 11. С. 104–112.

DOI: 10.31857/S013207690007476-5

ON THE ISSUE OF “CLEAN” BILLS OF LADING

© 2019 V. N. Gutsulyak

Russian University of Transport, Moscow

E-mail: gutsul@inbox.ru

Received 30.07.2019

Abstract. The main document in the process of “documentary” sale of goods is traditionally a bill of lading — a universal multi-purpose document used exclusively for the carriage of goods by sea or inland waterways. As practice shows, for example, in letter of credit transactions, banks, which are an important link in the contract of sale of goods, have a negative attitude to the so-called “unclean” bills of lading containing certain clauses, preferring to receive a set of documents that include only “clean” bills of lading. The article primarily analyzes

the clauses that can be made to the bill of lading and are unilateral statements of the carrier on certain issues of performance of the contract of carriage by sea and do not require agreement with the shipper.

The legal significance of the clauses in the bill of lading is that they are intended to protect the carrier from liability for inaccurate or false information provided by the shipper. However, the negative legal effect of including clauses in the bill of lading is that they significantly reduce the evidentiary value of the bill of lading. The article shows that not every clause made to the bill of lading makes it “unclean”. In this regard, the provisions of a number of international conventions governing the legal regime of the carriage of goods by sea, as well as banking practices embodied in the unified rules, which are reflected in the publications of the International Chamber of Commerce.

Also addresses the important practical question about the advisability of using the carrier’s practice of issuing «clean» bills of lading when there is doubt about the proper condition of the cargo in exchange for providing a shipper of a letter of guarantee providing for the compensation of potential losses to the carrier upon delivery of the goods to the receiver.

The final part summarizes the conclusions and recommendations.

Key words: contract of sale, bank, bill of lading, clauses, International Maritime Law, Master, ship, Carrier, Shipper.

For citation: *Gutsulyak, V.N. (2019). On the issue of “clean” bills of lading // Gosudarstvo i pravo=State and Law, No. 11, pp. 104–112.*

Общие положения. Ныне трудно представить себе международные перевозки без участия банковского сектора. Любой договор купли-продажи содержит два базовых условия: продавец должен поставить товар, а покупатель обязан уплатить за него соответствующую цену. Вместе с тем наряду с поставкой товара на продавца также лежит обязанность предоставить в распоряжение покупателя комплект документов на груз. Указанный комплект включает в себя прежде всего перевозочные документы (коносаменты, накладные), а также вспомогательные документы, подтверждающие действия по погрузочно-разгрузочным операциям на судне, фиксирующие время прихода и отхода судна, начало и окончание грузовых работ (всевозможные нотисы, тайм-шиты, предварительные и исполнительные грузовые планы, грузовые манифесты, сюрвейерские акты, дисбурсментские счета, морские протесты и др.).

Покупатель, как правило, открывает в банке аккредитив на определенную сумму в пользу продавца с условием оплаты товара против грузовых документов и с учетом специальных инструкций покупателя. А «раскрытие аккредитива традиционно осуществляется против предъявления оригиналов морских коносаментов»¹.

Таким образом, банки имеют дело не с грузами, а с документами, их олицетворяющими, к которым предъявляются особые формальные требования. Поэтому такую продажу товара нередко называют «документарной», имея в виду возможность осуществления сделки купли-продажи лишь на основании документов без физической возможности видеть сам товар.

¹ Голубчик А.М., Катюха П.Б. О некоторых аспектах возможности применения электронного коносамента в практике нефтетрейдеров // Росс. внешнеэкономический вестник. 2017. № 4. С. 104.

Основным документом в процессе такой «документарной» продажи выступает коносамент, используемый исключительно при перевозках грузов морским либо внутренним водным транспортом. Это один из документов, который активно используется в судоходстве с XIV в.²

Передавая покупателю коносамент, продавец представляет доказательство того, что он выполнил свои обязательства по договору купли-продажи и передает покупателю право на получение товара по его прибытии в порт назначения. Таким образом, благодаря коносаменту продавец может получить оплату за свой товар, пока тот находится в пути, и быть уверенным, что право собственности на этот товар не может перейти к покупателю до тех пор, пока тот за него не заплатит. В то же время покупатель также уверен, что товар будет доставлен ему после того, как он оплатил его.

Одним из факторов, способствующих надежности коносаментов, является тот факт, что перевозчик гарантирует точность сведений, касающихся грузов, и несет за это ответственность перед их законными владельцами. Покупатель не имеет возможности проверить товар, который находится в пути, поэтому должен полагаться на сведения, указанные в коносаменте. Именно по этой причине, «претензии по грузу часто предъявляются не стороной, заключившей договор перевозки с перевозчиком, а третьей стороной, владеющей коносаментом»³.

В законодательстве Российской Федерации нет легально закрепленной дефиниции коносамента. В ст. 142 Кодекса торгового мореплавания РФ

² См.: *Wilson J.F. Carriage of goods by sea. London, 1988. P. 125.*

³ *Stevens F. Carriage under Bills of Lading: The Applicable Law, European Journal of Commercial Contract Law (EJCC), 2009. № 3. P. 126.*

(далее – КТМ РФ) лишь указано, что после приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать отправителю коносамент.

Правовой режим морских перевозок грузов регулируется одновременно положениями четырех международных конвенций:

1. Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносамента, принятой в Брюсселе 25 августа 1924 г. (Гаагские правила).

2. Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносамента, 1924 г., измененной Протоколом, принятым в Брюсселе 23 февраля 1968 г. (Гаагско-Висбийские правила). Указанные Правила используются с учетом положений Протокола 1979 г.

3. Конвенции ООН по морской перевозке грузов, принятой в Гамбурге 30 марта 1978 г. (Гамбургские правила).

4. Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г. (Роттердамские правила).

Но лишь только в Гамбургских правилах (п. 7 ст. 1) приводится определение коносамента, который означает документ, подтверждающий договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа.

Роттердамские правила содержат указание на более широкое понятие – «оборотный транспортный документ», – которое фактически аналогично коносаменту с той лишь разницей, что используется не только при морских перевозках, но и при перевозках другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке.

Таким образом, коносамент, с одной стороны, является прародителем современного оборотного транспортного документа, а с другой – и поныне он не утратил самостоятельного значения.

Коносамент выполняет три классические функции⁴: 1) служит распиской перевозчика в приеме груза; 2) выступает доказательством наличия и содержания договора морской перевозки; 3) является товарораспорядительным документом (ценной бумагой).

В последнем случае речь идет о наличии у держателя коносамента права на описанный в нем товар. В англо-американской доктрине права для

обозначения этой функции коносамента используется термин “Document of Title”⁵.

Наряду с оригиналом коносамента юридическое значение имеет и его копия. Оригиналы коносамента (их может быть несколько, обычно три) перевозчик выдает отправителю, который может осуществить переуступку коносамента. В то же время копии коносамента в отличие от оригинала не являются оборотными документами. Поэтому на копиях коносамента обычно ставится отметка «Копия. Не может служить оборотным документом» (“Copy. Not negotiable”). Вместе с тем копии коносамента широко используются в процесс документального оформления морской перевозки груза, поскольку отражают содержание оригинала.

В зависимости от формы указания получателя груза и способа переуступки права на груз различают именные, ордерные и предъявительские коносаменты.

Иногда в практике судоходства коносамент может быть заменен необоротным документом, таким, например, как морская накладная. Накладная, конечно, удобнее для практического использования и в отличие от коносамента в значительной степени снижает риски мошенничества. Однако если покупатель планирует продать груз на этапе его перевозки морским или внутренним водным транспортом, то без коносамента ему не обойтись.

Одна из особенностей использования коносамента в процессе купли-продажи товара заключается в том, что он может быть «чистым» (“clean Bill of Lading”, “clean B/L”)⁶ либо, наоборот, – «нечистым» (foul, dirty, unclean, cloused B/L).

По мнению Г.Г. Иванова и А.Л. Маковского, «многие сделки купли-продажи содержат условие, согласно которому продавец-отправитель обязан обеспечить получение чистого (clean) коносамента, и только в этом случае коносамент принимается банком к оплате»⁷.

Так, К. Пезович считает, что «банки обычно должны отклонять коносаменты, которые не являются «чистыми»⁸. В этой связи нельзя не согласиться с Т.П. Гревцовой, отмечающей, что

⁵ Grime R. Shipping Law. Concise college texts. London, 1978. P. 82, 83; Sun Chan Leng. Holder of a Bill of Lading // Singapore Academy of Law Journal (SALJ). 1995. № 7. P. 355–366; Hopkins F.N., Watkins G.G. Business and Law for the Shipmaster. 7nd ed. Glasgow, 1998. P. 478–581.

⁶ См.: Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М., 2017. С. 347, 348.

⁷ Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л., 1984. С. 179.

⁸ Pejovic C. Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit: When Clean May Not Be Clean, 4 Penn St. J.L. & Int'l Aff. 127 (2015). P. 128.

⁴ См., напр.: Gold E., Chicop A., Kindred H. Maritime Law. Toronto, 2003. P. 408–414; Luh Putu Sudini; Ni Wayan Sittari; Ni Putu Pertamawati. Bill's of Lading Implication in International Trade // Journal of Law, Policy and Globalization (J.L. Pol'y & Globalization). Vol. 60. 2017. P. 24.

грузоотправители заинтересованы в том, чтобы получить от перевозчика комплект «чистых» коносаментов, т.е. без оговорок капитана или иного представителя перевозчика»⁹.

Оговорки в коносаменте и их влияние на «чистоту». В самом общем виде оговорки — это односторонние заявления перевозчика по тем или иным вопросам исполнения договора морской перевозки, которые не требуют согласования с грузоотправителем. Эти заявления оформляются в виде письменных замечаний, вносимых перевозчиком в коносамент и касающихся сведений о принятом к перевозке грузе и/или его упаковке.

Негативные правовые последствия включения в коносамент оговорок заключаются в том, что они в существенной степени снижают доказательственную силу коносамента.

Однако очень важно понимать, что не любая оговорка, внесенная в коносамент, делает его «нечистым».

Юридическое значение оговорок, вносимых в коносамент, заключается в том, что они направлены на защиту перевозчика от ответственности за могущие быть неточными или ложными сведения, представленные отправителем груза.

Если в процессе морской перевозки происходят утрата или повреждение груза, то возникает дилемма: кто несет ответственность за ущерб — перевозчик или отправитель (продавец)? Именно коносамент играет ключевую роль в качестве доказательства по этому спору. Если, например, с одной стороны, в коносаменте содержится оговорка о том, что груз был погружен с видимыми дефектами, это может свидетельствовать об ответственности отправителя (продавца) за поставку товара в ненадлежащем состоянии. С другой стороны, если коносамент не содержит таких оговорок, ответственность за утрату или повреждение груза может быть возложена на перевозчика.

Однако следует иметь в виду, что оговорки вовсе не освобождают перевозчика от ответственности, а лишь переносят бремя доказательства вины с перевозчика на грузополучателя.

Перевозчик не обязан проверять, соответствуют ли товары договору купли-продажи. Он несет ответственность только в том случае, если товары не соответствуют их описанию в коносаменте.

Таким образом, основанием для включения перевозчиком оговорок в коносамент является защита его собственных интересов как стороны договора морской перевозки груза.

⁹ Гревцова Т.П. Морская перевозка груза: учеб. // Сов. морское право / под ред. В.Ф. Мешеры. М., 1985. С. 125.

В КТМ РФ нет прямого указания на «чистый» коносамент. Вместе с тем ст. 146, посвященная оговоркам в коносаменте и его доказательственной силе, частично регламентирует эту ситуацию. Согласно ее положениям, если в коносаменте содержатся данные, касающиеся наименования груза, его основных марок, числа мест или предметов, массы или количества груза и перевозчик или его представитель (далее для обозначения перевозчика, а также всех лиц, являющихся его полномочными представителями будем использовать общий термин «перевозчик» либо «капитан») имеют достаточные основания считать, что эти данные не соответствуют фактическим либо у него не было разумной возможности проверить эти данные, то он должен внести в коносамент соответствующую оговорку. Если же перевозчик не указал в коносаменте внешнего состояния груза, то считается, что в коносаменте указано хорошее внешнее состояние груза.

Таким образом, как мы видим, из вышеуказанной статьи вытекает, что перевозчик в определенных случаях не только вправе, но и обязан внести оговорки в коносамент.

Вместе с тем КТМ РФ не дает разъяснений, какие оговорки сделают коносамент «нечистым» и, соответственно, проблематичным для банка.

Оговорки, предусмотренные ст. 146 КТМ РФ, надо понимать, являются допустимыми. Но может ли банк отказаться принимать коносаменты с такими оговорками?

Между тем внесение капитаном судна оговорки в коносамент, которые могут сделать его «нечистым», является достаточно распространенной практикой в процессе морской перевозки груза. Следствием внесения таких оговорок может стать отказ банка принять коносамент в качестве оборотного документа.

Следовательно, капитан, прежде чем вносить ту или иную оговорку в коносамент, должен понимать, повлияет ли она на «чистоту» коносамента и является ли она в этом смысле допустимой.

Допустимые оговорки предусмотрены положениями ряда международных конвенций, регулирующих правовой режим морских перевозок. Кроме того, допустимость включения в коносамент тех или иных оговорок отражена в публикациях Международной Торговой Палаты (далее — МТП), касающихся банковской деятельности. Речь идет об Унифицированных правилах и обычаях для документарных аккредитивов, периодически переиздаваемых МТП.

Таким образом, ныне фактически только два источника дают ответы на вопросы, касающиеся «чистых» коносаментов. О них речь пойдет ниже.

Правила морской перевозки грузов о «чистых» коносаментях. Как уже ранее указывалось, правовой режим морских перевозок грузов регулируется одновременно положениями четырех международных конвенций: Гаагских правил 1924 г., Гаагско-Висбийских правил 1968 г. с Протоколом 1979 г., Гамбургских правил 1978 г. и Роттердамских правил 2008 г.

Таким образом, перевозчикам и грузовладельцам приходится иметь дело с различными правовыми режимами морских перевозок в зависимости от того, участницей какой конвенции является государство, гражданство которого они имеют.

В соответствии со ст. 3 Гаагских правил, получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик должен по требованию отправителя выдать последнему коносамент, который должен содержать следующие данные: 1) маркировку груза; 2) число мест или предметов либо количество или вес; 3) внешний вид и видимое состояние груза.

Однако перевозчик не обязан указывать в коносаменте маркировку, число мест, количество или вес, если у него есть достаточные основания подозревать, что они не соответствуют фактическим либо он не имеет возможности проверить эти данные.

Гамбургские правила в этом отношении пошли дальше и в отличие от Гаагских и Гаагско-Висбийских правил в ст. 16 прямо читаем, что перевозчик должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки. Если же перевозчик не сделает этого, то считается, он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

Как видим, именно это положение воспринял КТМ РФ (ст. 146).

Таким образом, вышеуказанная оговорка является допустимой и не влияет на «чистоту» коносамента.

Обязанность перевозчика вносить такую оговорку обусловлена тем фактом, что коносамент является доказательством *prima facie* (от лат. по первому впечатлению, «с первого взгляда»), которое считается достаточным и достоверным, если не будет опровергнуто доказательствами в пользу противоположного утверждения (презумпция доказательства).

Как уже указывалось выше, Роттердамские правила используют более широкое понятие, чем коносамент, оперируя термином «оборотный транспортный документ». Он является таковым, если содержит формулировки «приказу» или «оборотный» и если в нем указано, что груз отправлен «приказу» грузоотправителя, «приказу» грузополучателя

или предъявителю; при этом прямо не указано, что он является «необоротным» или «не подлежащим передаче».

Новеллой Роттердамских правил являются легальное закрепление электронного документооборота, введение оборотной транспортной электронной записи, которая может заменять бумажный оборотный транспортный документ.

Статья 40 Роттердамских правил, касающаяся оговорки, которые вносятся в оборотный транспортный документ, содержит положения, по сути идентичные Гаагско-Висбийским и Гамбургским правилам. В соответствии с ее положениями перевозчик может включить в оборотный транспортный документ оговорку, указывающую, что он не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем, если перевозчик фактически знает либо имеет разумные основания полагать, что любое существенное положение в оборотном транспортном документе является неверным или вводит в заблуждение.

Когда груз не сдан перевозчику в закрытом контейнере или транспортном средстве или когда груз сдан в закрытом контейнере или транспортном средстве и перевозчик фактически осматривает груз, он может включить в оборотный транспортный документ соответствующую оговорку, если: 1) перевозчик не имел практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить информацию, предоставленную грузоотправителем, и в этом случае он может указать, какую информацию он не смог проверить; или 2) перевозчик имеет разумные основания полагать, что информация, предоставленная грузоотправителем, является недостоверной, и в этом случае он может включить положение о том, что он разумно считает достоверной информацией.

Если же груз сдан перевозчику в закрытом контейнере или транспортном средстве, то он может включить соответствующую оговорку, касающуюся описания груза, его маркировки, числа мест, предметов или количества груза при условии, если перевозчик фактически не осмотрел груз внутри контейнера либо транспортного средства, либо иным образом фактически не ознакомился с содержимым контейнера или транспортного средства до выдачи транспортного документа и транспортной электронной записи.

Перевозчик может также сделать оговорку, касающуюся веса груза, в двух случаях: 1) если он указан грузоотправителем, а перевозчик не взвешивал контейнер или транспортное средство; и грузоотправитель, и перевозчик не договорились до отгрузки о том, что контейнер или транспортное средство будут взвешиваться и что вес будет указан в транспортном документе; 2) не существовало практически реальной или

коммерчески разумной возможности проверить вес контейнера или транспортного средства.

Следовательно, правила морской перевозки грузов предусматривают два вида оговорок: 1) оговорки, касающиеся сведений, представленных грузоотправителем, об общем характере, марках, количестве и весе груза, и 2) оговорки, касающиеся состояния груза.

Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов о «чистых» коносаментах. Особенностью международных банковских сделок является широкое использование коммерческих обычаев, своды которых систематизируются, издаются и периодически обновляются МТП. Юридическая природа этих изданий такова, что они не являются международными договорами (конвенциями), а применяются сторонами добровольно, по взаимному согласию и являются сводами частных правил.

Так, неофициальная систематизация банковских правил и обычаев в сфере международных документарных аккредитивов получила отражение в Унифицированных правилах и обычаях для документарных аккредитивов, издаваемых МТП. Судебная практика ряда государств придает им значение международных обычаев и обыкновений¹⁰.

Периодически каждая редакция Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов пересматривается с учетом накопившейся практики их применения. Тем не менее формально каждая новая редакция не отменяет предыдущей.

Наиболее актуализированными ныне являются Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов в редакции 2007 г. (Публикация МТП № 600) (далее – УПО-600). В зарубежной литературе используется аббревиатура UCP-600 (от англ.: ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision, ICC Publication N600).

Статья 20 УПО-600 фактически содержит обязательные реквизиты коносамента и устанавливает, что коносамент, как бы он ни назывался, по внешнему виду должен содержать: 1) название перевозчика, его подпись (подпись либо агента перевозчика, либо капитана, либо агента капитана); 2) указание на то, что груз был поставлен на борт названного судна в порту погрузки, указанном в аккредитиве; 3) дату выписки коносамента (считается датой отгрузки, если не содержит бортовой отметки, указывающей дату отгрузки); 4) название портов погрузки и выгрузки, предусмотренных в аккредитиве; 5) указание на то, в скольких экземплярах выписан оригинал коносамента; 6) условия перевозки или ссылку на иной источник, содержащий условия перевозки.

¹⁰ См.: Луиц Л.А. Курс международного частного права: в 3 т. М., 2002. С. 628.

В практике современного судоходства различают линейные и чартерные коносаменты, которые используются, соответственно, в линейных либо чартерных перевозках. Если в первом случае коносамент содержит основные условия договора морской перевозки груза, фактически регулируя в том числе и отношения между перевозчиком и грузополучателем, то по условиям чартера коносамент обычно является лишь распиской в приеме груза и оставляет за скобками отношения перевозчика с получателем, который за время перевозки может многократно меняться.

Статья 20 УПО-600 предусматривает, что коносамент не должен содержать указания на то, что он выписан на условиях чартера. Это сделано с той целью, чтобы отграничить его от чартерного коносамента, требования к которому предусмотрены ст. 22 УПО-600.

В коносаменте также может указываться, что груз будет или может быть перегружен при условии, что вся перевозка покрывается одним и тем же коносаментом (*transshipment will or may take place is acceptable*). При этом банк обязан принять такой коносамент, даже если аккредитив запрещает перегрузку, при условии, что в коносаменте указано: груз перевозится в контейнере, трейлере или на лихтерной барже¹¹.

Весьма важно отметить, что согласно ст. 20 УПО-600 оговорки в коносаменте, указывающие, что перевозчик оставляет за собой право на перегрузку, не будут приниматься во внимание (*clauses in a bill of lading stating that the carrier reserves the right to transship will be disregarded*).

Еще одно интересное условие содержит ст. 22 УПО-600, предусматривающая, что если речь идет о чартерном коносаменте, то банк не будет проверять содержание чартера, даже если его предоставление требуется условиями аккредитива.

Еще одна оговорка, которая не затрагивает «чистоту» коносамента и является допустимой, предусмотрена ст. 26 УПО-600. Согласно ее положениям оговорка в транспортном документе, указывающая, что товар может быть погружен на палубу (*the goods may be loaded on deck*), является приемлемой.

Согласно также указанной ст. 26 (п.б) допускаются такие оговорки, как «погрузка и подсчет грузоотправителя» (*“shipper's load and count”*) и «сохраняемое по заявлению грузоотправителя» (*“said by shipper to contain”*).

«Чистому» коносаменту посвящена ст. 27 УПО-600, которая оперирует более широким понятием «транспортный документ». В соответствии

¹¹ Используются для перегрузки или выгрузки в порту назначения путем транспортировки по воде.

с ее положениями банки должны принимать только «чистый» транспортный документ, под которым понимается документ, не содержащий оговорок или пометок, прямо констатирующих дефектное состояние товара или упаковки.

Как справедливо отмечают в этой связи А.С. Кокин и Г.А. Левиков, «банковские правила в принципе исходят из возможности существования в коносаменте оговорок перевозчика, но отражают двоякий подход банков к ним»¹². По их мнению, такие оговорки, как «погрузка и подсчет грузоотправителя», «содержимое по заявлению грузоотправителя», или иные слова того же значения принимаются банками позитивно. Негативное же отношение вызывают оговорки, прямо констатирующие дефектное состояние товара и /или упаковки. Банки обычно отказываются принимать транспортный документ с такими оговорками¹³.

Таким образом, в отличие от правил морской перевозки грузов, банковские правила предусматривают более широкий перечень допустимых оговорок, которые перевозчик может внести в коносамент.

Вместе с тем здесь следует сделать весьма важное замечание. Да, вне всякого сомнения, банки должны отказываться принимать коносаменты, содержащие недопустимые оговорки, учитывая, однако, диспозитивный характер УПО-600, если только в аккредитиве прямо не установлено, какие оговорки являются допустимыми и которые могут быть приняты банком.

Отметим также, что наряду с положениями вышеуказанных международных конвенций и УПО-600 при страховании ответственности судовладельцев в клубах взаимного страхования Р&И последние предоставляют четкие предписания и разъяснения судовладельцам относительно формы и содержания допустимых оговорок. При этом капитан может воспользоваться помощью и консультациями корреспондентов клуба Р&И в любом порту.

Проблема внесения в коносамент отметки о его «чистоте». Нередко перевозчик вносит в коносамент, который не содержит оговорок, указание на то, что данный коносамент является «чистым». Например, капитан в своем стремлении подчеркнуть «чистоту» коносамента вносит в него фразу «чисто на борту» (“Clear on board”). Такая пометка является избыточной. Более того, она является вредной, поскольку, как подчеркивает В.В. Сви́дерский, в свое время возглавлявший коммерческую службу Новороссийского морского пароходства, «никоим образом не влияя на чистоту коносамента, эта оговорка осложняет процессуальное положение перевозчика,

так как зарубежные арбитражи нередко рассматривают оговорку “чисто на борту” как противоречащую оговорке о неизвестности»¹⁴. Здесь автор имеет в виду оговорку о неизвестности перевозчику некоторых сведений о грузе, которые он не имеет возможности проверить или если имеет достаточные основания подозревать, что они не соответствуют действительности.

Таким образом, вовсе не обязательно, чтобы сам коносамент содержал пометку «чистый». Его «чистота» определяется исключительно наличием или отсутствием вышеупомянутых оговорок. Внести такую пометку при отсутствии оговорок — значит, как минимум, получить дополнительные риски в случае возникновения спорных ситуаций, тем более что ст. 27 УПО-600 прямо устанавливает, что «наличие слова «чистый» на транспортном документе не обязательно, даже если аккредитив содержит требование о том, чтобы транспортный документ был «чистым бортовым»¹⁵.

Риски при выдаче «чистого» коносамента против гарантийного письма. После окончания погрузки перевозчик может отразить оговорки, касающиеся груза и/или упаковки, в штурманской расписке, которую подписывает грузовой помощник капитана (старший штурман либо второй штурман, отсюда и название расписки — mate’s receipt). Отправитель, получив штурманскую расписку, в последующем должен обменять ее на коносамент, который подписывает капитан. Понимая, что оговорки в штурманской расписке «переключают» в коносамент, отправитель, заинтересованный в «чистом» коносаменте, может попросить капитана или судовладельца «закрыть глаза» на оговорки и выписать «чистый» коносамент в обмен на гарантийное письмо (letter of indemnity, back letter). В данном случае цель гарантийного письма заключается в том, что отправитель обязуется возместить перевозчику убытки, которые могут возникнуть у последнего при сдаче груза получателю.

Как правильно поступить перевозчику в данной ситуации? Конечно, вышеуказанный компромисс возможен лишь при наличии установившихся дружеских и надежных отношений между перевозчиком и отправителем, что называется, проверенных временем.

Вместе с тем нужно иметь в виду, что если гарантийное письмо используется как инструмент для избежания необоснованного простоя судна (например,

¹⁴ Сви́дерский В.В. Транспортная документация при морской перевозке грузов и ее правовое значение: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1985. С. 17, 18.

¹⁵ Официальный сайт Международной Торговой Палаты. URL: <https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2010/04/Recommendations-of-the-Banking-Commission-in-respect-of-the-requirements-for-an-On-board-Notation.pdf> (дата обращения: 27.07.2019).

¹² Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. М., 2005. С. 279.

¹³ См.: там же.

при возникновении разногласий по количеству погруженного на борт груза), то такая практика может являться вполне допустимой. Однако в этом случае со стороны законного держателя коносамента всегда существует опасность обвинения перевозчика и отправителя в сговоре с целью скрыть существенное несоответствие перевозимого груза указанным в коносаменте данным.

Еще в 1958 г. М.И. Масимаджи писал, что «применение гарантийных писем в практике торгового мореплавания не может не вызвать осуждения, так как они являются незаконной сделкой»¹⁶.

Здесь нельзя не согласиться с мнением, что «выдача грузоотправителем гарантийного письма судовладельцу для покрытия потенциальных потерь судовладельца обычно приводит к совершению правонарушения в ущерб покупателю»¹⁷.

Канадский профессор У. Тетли в этой связи отмечает: «Поскольку гарантийные письма противоречат условиям коносамента, никогда не будут существовать правовых оснований для их выдачи»¹⁸.

Перевозчику следует учитывать, что клубы взаимного страхования также разделяют вышеуказанные доктринальные воззрения и относятся к практике выдачи гарантийных писем негативно. В результате может не только пострадать репутация судовладельца, он к тому же может лишиться поддержки и доверия страховщика.

Обобщающие выводы

1. Одна из особенностей реализации договора купли-продажи товара, в котором присутствует этап перевозки груза морским или внутренним водным транспортом, заключается в том, что банк покупателя, как правило, требует наличия в комплекте отгрузочных документов «чистых» коносаментов.

2. В самом широком смысле «чистым» является коносамент, вообще не содержащий никаких оговорок. С юридической же точки зрения, «чистым» будет являться коносамент, в котором отсутствуют оговорки, порочащие состояние груза и/или его упаковки.

3. Основанием для внесения перевозчиком оговорок в коносамент является защита интересов перевозчика как стороны по договору морской перевозки груза.

4. Внесение оговорок в коносамент не освобождает перевозчика от ответственности, оно лишь переносит бремя доказательств вины за

утрату и повреждение груза на грузоотправителя (фрахтователя).

5. Характеристики и содержание оговорок, вносимых в коносамент, отражены в четырех международных конвенциях, положениями которых регулируется современный правовой режим морской перевозки груза (Гаагские правила 1924 г., Гаагско-Висбийские правила 1968 г. с Протоколом 1979 г., Гамбургские правила 1978 г. и Роттердамские правила 2008 г.), а также в унифицированных банковских правилах, содержащихся в публикациях МТП.

6. В отличие от правил морской перевозки грузов, банковские правила предусматривают более широкий перечень допустимых оговорок, которые перевозчик может внести в коносамент.

7. Стремление капитана судна внести в коносамент, не содержащий оговорку, пометки о его «чистоте» может вызвать проблемы в случае возникновения споров, тем более что УПО-600 прямо предусматривает необязательность наличия слова «чистый» на коносаменте, не содержащем оговорку.

8. Перевозчику по возможности следует избегать практики выдачи грузоотправителю «чистых» коносаментов при наличии сомнений в надлежащем состоянии груза в обмен на предоставление гарантийных писем, предусматривающих возмещение потенциальных убытков перевозчику при сдаче груза получателю. Вместе с тем при определенных ситуациях такой компромисс возможен, и окончательное принятие решения напрямую зависит от уровня деловых отношений, сложившихся между перевозчиком и грузоотправителем (фрахтователем).

9. Представляется, что для практических интересов судовладельцев и грузовладельцев были бы весьма полезны усилия МТП по разработке серии стандартных оговорок, которые наиболее часто применяются в практике торгового судоходства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Голубчик А.М., Катюха П.Б. О некоторых аспектах возможности применения электронного коносамента в практике нефтетрейдеров // Росс. внешнеэкономический вестник. 2017. № 4. С. 104.
2. Гревцова Т.П. Морская перевозка груза: учеб. // Сов. морское право / под ред. В.Ф. Мешеры. М., 1985. С. 125.
3. Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М., 2017. С. 347, 348.
4. Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л., 1984. С. 179.
5. Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. М., 2005. С. 279, 280.

¹⁶ Масимаджи М.И. О гарантийных письмах, выданных под чистый коносамент // Морское право и практика: информ. сб. / отв. ред. П.И. Струмпе. Вып. 29. Л., 1958. № 3. С. 36.

¹⁷ Кокин А.С., Левиков Г.А. Указ. соч. С. 279, 280.

¹⁸ Tetley W. Letter of indemnity: should they be related? // McGill Law Journal. V/23. 1974. P. 668–776.

6. Луц Л.А. Курс международного частного права: в 3 т. М., 2002. С. 628.
7. Максимаджи М.И. О гарантийных письмах, выданных под чистый коносамент // Морское право и практика: информ. сб. / отв. ред. П.И. Струмпе. Вып. 29. Л., 1958. № 3. С. 36.
8. Свицерский В.В. Транспортная документация при морской перевозке грузов и ее правовое значение: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1985. С. 17, 18.
9. Gold E., Chicop A., Kindred H. Maritime Law. Toronto, 2003. P. 408–414.
10. Grime R. Shipping Law. Concise college texts. London, 1978. P. 82, 83.
11. Hopkins F.N., Watkins G.G. Business and Law for the Shipmaster. 7th ed. Glasgow, 1998. P. 478–581.
12. Luh Putu Sudini; Ni Wayan Sitiari; Ni Putu Pertamowati. Bill's of Lading Implication in International Trade // Journal of Law, Policy and Globalization (J.L. Pol'y & Globalization). Vol. 60. 2017. P. 24.
13. Pejovic C. Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit: When Clean May Not Be Clean, 4 Penn St. J.L. & Int'l Aff. 127 (2015). P. 128.
14. Stevens F. Carriage under Bills of Lading: The Applicable Law, European Journal of Commercial Contract Law (EJCCL), 2009. № 3. P. 126.
15. Sun Chan Leng. Holder of a Bill of Lading // Singapore Academy of Law Journal (SAcLJ). 1995. № 7. P. 355–366.
16. Tetley W. Letter of indemnity: should they be related? // McGill Law Journal. V/23. 1974. P. 668–776.
17. Wilson J.F. Carriage of goods by sea. London, 1988. P. 125.
2. Grevtsova T.P. Sea shipping: studies. // Owls' Maritime law / under the ed. of V.F. Misery. M., 1985. P. 125 (in Russ.).
3. Gutsulyak V.N. Russian and international Maritime law (public and private). M., 2017. P. 347, 348 (in Russ.).
4. Ivanov G.G., Makovsky A.L. International private Maritime Law. L., 1984. P. 179 (in Russ.).
5. Kokin A.S., Levikov G.A. International transport expedition. M., 2005. P. 279, 280 (in Russ.).
6. Lunts L.A. Course of international private law: in 3 vols. M., 2002. P. 628 (in Russ.).
7. Maximage M.I. About the letters of guarantee, issued under the net bill of lading // Maritime Law and practice: inform. col. / resp. ed. Vol. 29. L., 1958. No. 3. P. 36 (in Russ.).
8. Svidersky V.V. Transport documentation at sea transportation of cargoes and its legal value: abstract dis. ... PhD in Law. M., 1985. P. 17, 18 (in Russ.).
9. Gold E., Chicop A., Kindred H. Maritime Law. Toronto, 2003. P. 408–414.
10. Grime R. Shipping Law. Concise college texts. London, 1978. P. 82, 83.
11. Hopkins F.N., Watkins G.G. Business and Law for the Shipmaster. 7nd ed. Glasgow, 1998. P. 478–581.
12. Luh Putu Sudini; Ni Wayan Sitiari; Ni Putu Pertamowati. Bill's of Lading Implication in International Trade // Journal of Law, Policy and Globalization (J.L. Pol'y & Globalization). Vol. 60. 2017. P. 24.
13. Pejovic C. Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit: When Clean May Not Be Clean, 4 Penn St. J.L. & Int'l Aff. 127 (2015). P. 128.
14. Stevens F. Carriage under Bills of Lading: The Applicable Law, European Journal of Commercial Contract Law (EJCCL), 2009. № 3. P. 126.
15. Sun Chan Leng. Holder of a Bill of Lading // Singapore Academy of Law Journal (SAcLJ). 1995. № 7. P. 355–366.
16. Tetley W. Letter of indemnity: should they be related? // McGill Law Journal. V/23. 1974. P. 668–776.
17. Wilson J.F. Carriage of goods by sea. London, 1988. P. 125.

REFERENCES

1. Golubchik A.M., Katyukha P.B. On some aspects of the possibility of using electronic bill of lading in the practice of oil traders // Russ. foreign economic Bulletin. 2017. No. 4. P. 104 (in Russ.).
16. Tetley W. Letter of indemnity: should they be related? // McGill Law Journal. V/23. 1974. P. 668–776.
17. Wilson J.F. Carriage of goods by sea. London, 1988. P. 125.

Сведения об авторе

ГУЦУЛЯК Василий Николаевич — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры транспортного права Юридического института Российского университета транспорта; 127994 г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9
SPIN-код: 7730-0551
ORCID: 0000-0002-5843-2661

Authors' information

GUTSULYAK Vasily N. — Doctor of Law, Professor, Professor of the Transport Law Department, Institute of Law, Russian University of Transport; 9–9 Obraztsova street, 127994 Moscow, Russia