

*Боровиков Г. М.,**аспірант кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності  
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

## АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВОВІДНОСИН, ЯКІ ВИНИКАЮТЬ У СФЕРІ ОБІГУ КОНОСАМЕНТІВ

**Анотація.** Наукова стаття присвячена дослідженню теоретичних аспектів правової природи коносаменту як товаророзпорядчого цінного папера, розглядається характер взаємозв'язку, що існує між коносаментом та представленим ним майном, і аналізуються питання колізійного регулювання правовідносин, які виникають у сфері обігу коносаментів.

Акцентується увага на проблемі визначення процедури виникнення та припинення речових прав на товар, який перебуває в дорозі за договором морського перевезення, право вимоги видачі якого посвідчується коносаментом.

**Ключові слова:** коносамент, товаророзпорядчий цінний папір, договір морського перевезення.

**Метою** даної статті є визначення особливостей взаємозв'язку, що існує між коносаментом та представленим ним майном, та дослідження колізійного регулювання правовідносин, які виникають у сфері обігу коносаментів.

Досягнення цієї мети передбачає вирішення таких завдань: – вивчення адміністративно-правового регулювання у сфері перевезення вантажів морським транспортом.

Окремі аспекти адміністративної діяльності досліджуваної теми розглядали в наукових працях С.С. Алексєєв, А.Г. Биков, М.І. Брагінський, В.В. Вітрянський, Г.С. Гуревич, О.В. Дзера, А.С. Довгерт, Н.С. Ковалевська, В.В. Луць, О.Л. Маковський, Д.А. Медведєв, М.Р. Наапєтян, Г.Д. Отнюкова, Д.І. Половинчик та ін., але глибокого аналізу щодо особливостей коносаменту як товаророзпорядчого цінного папера в сфері перевезення вантажів морським транспортом у межах діючого законодавства зроблено не було.

**Виклад основних положень.** Актуальність теми обумовлена недосконалістю правового регулювання морських вантажних перевезень та відсутністю у вітчизняній юридичній науці комплексних досліджень із даної проблематики. Коносамент є другим після векселя за інтенсивністю використання у світовому обігу «міжнародним» цінним папером, з існуванням якого пов'язані важливі питання колізійного та матеріального права. Він традиційно належить до групи товаророзпорядчих цінних паперів, посвідчує право власності на відвантажений товар і підтверджує наявність та зміст договору морського перевезення вантажу.

Для глибокого дослідження даної теми визначимо, що є коносаментом. Коносамент (фр. le connaissement; англ. bill of lading, B/L, BOL) – це товаророзпорядчий документ, цінний папір, що видається морським перевізником вантажу його відправнику, що засвідчує прийняття вантажу до перевезення і містить зобов'язання доставити вантаж до пункту призначення і передати його одержувачу. Цей документ визначає правовідносини між перевізником та одержувачем вантажу, зазначені в

коносаменті, і виступає доказом його приймання перевізником (ст. ст. 135, 137 Кодексу торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. [2]). Історично важлива роль коносаменту полягає у можливості передачі права власності на майно, передаче морському перевізнику для транспортування, завдяки цьому товар не вилучається з обігу на час перевезення, а може бути предметом певних правочинів.

Першим правовим актом з визначення міжнародного статусу коносаменту стала Брюссельська конвенція щодо уніфікації деяких правил про коносамент, прийнята Міжнародним морським комітетом 1924 р. Вона отримала назву Гаазькі правила, котрі набули чинності 2 червня 1931 р. [3]. У 1968 р. до неї прийнято додатковий протокол «Правила Вісбі», які стали чинними 6 грудня 1978 р [4].

Міжнародна Конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Convention internationale pour l'unification de certaines regles en matiere de connaissance) 1924 р. (далі – Конвенція), відома під назвою «Гаазькі правила», прийнята 25 серпня 1924 р. у Брюсселі без скликання дипломатичної конференції. Конвенція отримала схвалення на 6-й сесії Дипломатичної конференції з морського права в Брюсселі у жовтні 1922 р., а набула чинності 2 червня 1931 р. Оригінальний текст Конвенції викладений французькою мовою. [3].

Держави-учасниці Конвенції налічують більше 100 країн світу: Іспанія (1930), Кенія (1930), Кіпр (1930), Малайзія (1930), Сполучені Штати Америки (1937), Франція (1937), Данія (1938), Італія (1938), Норвегія (1938) та інші.

Специфіка товаророзпорядчого цінного папера полягає, насамперед, в особливостях складу та обсягу комплексу прав, що ним посвідчуються. Цей документ служить підтвердженням як права перевізника на тимчасове безпосереднє володіння товаром протягом строку перевезення, так і права держателя цього товаророзпорядчого цінного папера на отримання вантажу в місці призначення.

Згідно з ч. 2 ст. 334 Цивільного кодексу України до передачі майна прирівнюється вручення коносаменту або іншого товаророзпорядчого документа на майно. Іншими словами, передача товаророзпорядчого («титального») документа тягне за собою передачу права («титалу») власності на майно, що виступає матеріальним «наповненням» такого документа, а, отже, передача цінного папера виступатиме юридичним фактом в юридичному складі, що опосередковує виникнення права власності на майно в отримувача документа. Коносамент, який видається судновласником на засвідчення прийняття вантажу для перевезення морським транспортом, закріплює не лише зобов'язальне право вимагати видачі вантажу, а й речове право на нього, що дає підставу говорити про «дуалізм» уже не тільки правової природи власне цінного папера, а й функціонально відокремленого комплексу прав, який у ньому втілений [5].

Унікальність цього документа якраз і полягає у нерозривному зв'язку між ним та відповідним майном, передати право власності на яке у часовий проміжок між моментом видачі перевізником коносаменту та моментом отримання цього майна держателем коносаменту інакше як шляхом передачі коносаменту неможливо. Будь-яке обтяження товаророзпорядчого цінного паперу, в тому числі правом застави, також означатиме встановлення обтяження і на товар, що є предметом договору морського перевезення [2, с. 108]. Тому передача речового права на майно шляхом передачі папера можлива без створення будь-яких юридичних фікцій: набувач товаророзпорядчого цінного папера отримує не лише права вимоги щодо відвантаженого товару, а й стає його повноправним (а не символічним чи фіктивним) власником у момент передачі цінного папера, а не в момент наступного «обміну» документа на товар. Іншим важливим наслідком складної правової природи товаророзпорядчого цінного папера є те, що на відміну від інших цінних паперів предметом правочину щодо відповідного цінного папера в цьому випадку виступатиме не лише цінний папір як самостійний об'єкт цивільного обігу, а й конкретний товар, що водночас виступає предметом іншого правочину – договору морського перевезення у випадку з коносаментом.

Застосування коносаментів у сфері міжнародного морського перевезення та міжнародного обігу товарів обумовлює виникнення серйозних колізійних питань. Спектр потенційно застосованих правопорядків як *lex causae* цього товаророзпорядчого цінного папера є достатньо широким і включає право держави місця видачі коносаменту перевізником, право держави місця видачі товару за договором, право держави місця укладення договору морського перевезення, право, що застосовується до договору морського перевезення вантажу, на підставі якого був виданий коносамент, право, обране договірними сторонами і вказане в тексті коносаменту, особистий закон перевізника, право держави прапора судна.

Колізійна проблема, пов'язана з коносаментами, має досить важливий аспект, на актуальність якого ми звертаємо увагу в рамках нашої статті. Він виникає через невизнання в окремих правових системах вищевказаного конститутивного нерозривного зв'язку товаророзпорядчого цінного папера з переданим перевізнику товаром.

Гаазькі правила не мають чіткої структури, притаманної іншим міжнародним договорам у сфері перевезень. Конвенція складається лише з 16 статей. З них змістовними (регулювання та регламентація договорів морського перевезення вантажів із коносаментів) є всього 10 статей, останні 6 можна вважати додатковими, оскільки вони встановлюють процедури підписання Конвенції, приєднання до неї, її денонсації та ін.

Стаття 1 Конвенції містить 5 основних термінів, на яких ґрунтується понятійний апарат цього міжнародного нормативного акта.

Поняття «перевізник» не містить чіткого визначення. Зазначено лише: у це поняття входить також власник судна або фрахтувальник у випадку, коли вони є стороною договору перевезення з відправником. Констатація формальної можливості того, що фрахтувальник судна за договором чартеру може бути перевізником за договором перевезення, вагома з позиції розуміння прав, обов'язків і відповідальності особи, котра може бути і тим, й іншим (фрахтувальником згідно з чартером та перевізником).

Термін «договір перевезення» у контексті Гаазьких правил розуміється договором перевезення, який підтверджується ко-

носаментом або подібним до нього документом. Коносамент чи подібний до нього документ відповідно до визначення є також підставою для морського перевезення вантажу. Термін «договір перевезення» застосовують також до коносаменту або подібного до нього документа, виданого на підставі чартеру за умови, що саме коносамент або подібний до нього документ регулює відносини між його утримувачем і перевізником [3; 4].

До загальноприйнятої функції коносаменту чи іншого аналогічного документа (підтверджує договір морського перевезення вантажу) долучається інша функція: підстава для перевезення. Конвенція регулює умови договору морського перевезення за коносаментами незалежно від того, видані вони на підставі чартеру чи ні.

У поняття «вантаж» входять предмети, товари і різні вирази, за винятком живих тварин і вантажів, котрих перевозять на палубі.

Термін «судно» використовують не для визначення самого транспортного засобу, а у зв'язку з тим, що наявність саме судна буде необхідною умовою для реалізації договору морського перевезення вантажу.

Поняття «перевезення вантажу» фактично визначає тимчасові межі дії договору морського перевезення вантажу: з моменту завантаження на борт судна до моменту вивантаження з нього. І хоча надалі за текстом Конвенції про періоди відповідальності перевізника за договором нічого не сказано, можна вважати, що договір перевезення охоплює весь період самого перевезення вантажу. Отже, відповідальність перевізника за договором також інкорпорована у зазначені тимчасові періоди. Тому період відповідальності перевізника за договором морського перевезення вантажу – не в межах «від дверей відправника до дверей одержувача» чи «від порту відправлення до порту призначення», а «від борту судна в порту відправлення до борту судна в порту призначення».

Положення Конвенції застосовуються до коносаменту, виданого в країні-учасниці Конвенції, що дає змогу зарахувати Гаазькі правила до так званого відкритого типу конвенцій міжнародного транспортного права. Для того, щоб договір перевезення потрапив під юрисдикцію такої (відкритої) угоди, достатньо, аби пункт відправлення чи пункт передбачуваного призначення вантажу були розташовані в двох країнах, з котрих хоча б одна – учасниця цієї Конвенції.

У контексті ст. 10 Конвенції для компетенції положень Конвенції стосовно договору морського перевезення вантажу не мають істотного значення:

- порти відправлення вантажу, на перевезення якого укладений договір, хоча, зазвичай, коносамент оформляється саме в порту відправлення;
- порти призначення вантажу;
- національна приналежність відправника й одержувача;
- національна приналежність перевізника, агента перевізника, капітана судна;
- характер вантажу, що перевозиться, цілі й підстави для його перевезення. [3].

Стаття 5 наголошує: жодні положення Конвенції не застосовуються до чартерів. Однак у випадку, коли коносаменти видані за надання судна за чартером, вони підлягають умовам Конвенції.

Доцільно зазначити, що Конвенція має імперативний характер стосовно відповідальності перевізника. На підставі пункту 8 статті 3 кожне застереження, умови або угоди в договорі перевезення, котрі звільняють перевізника чи судно від відпові-

дальності за втрати або збитки, що стосуються вантажу, виникли внаслідок недбалості, вини або невиконання зобов'язань, вважаються недійсними і такими, які не мають юридичної чинності. Те саме стосується застережень і угод щодо зменшення розмірів такої відповідальності. Йдеться про відповідальність перевізника, встановлену положеннями Конвенції.

Згідно зі статтею 2 перевізник за кожним договором перевезення вантажу несе відповідальність і має право на звільнення від відповідальності. Однак у Конвенції чітко не визначені періоди відповідальності перевізника, підстави та розміри відповідальності, порядок нарахування збитків і втрат.

Конвенція встановлює збитки і втрати, за котрі перевізник не відповідає (пункти 1, 2 і 4 статті 4). Наприклад, за втрати та збитки, що виникли внаслідок або стали результатом немореплавання судна, але лише в тому випадку, коли це немореплавання не спричинене відсутністю розумної дбайливості перевізника про те, аби зробити судно морехідним, укомплектувати його екіпажем, обладнати або пристосувати трюми й інші приміщення, в яких перевозять вантажі. Згадані положення можна вважати наслідком положень пункту 1 статті 3, де сказано, що якраз на перевізника покладено обов'язок перед рейсом і на початку його виявити належну дбайливість стосовно мореплавання судна, укомплектованості екіпажем і спорядженням, пристосування трюмів й інших приміщень для перевезення вантажів. Тягар доведення вияву належної дбайливості про належне виконання згаданих обов'язків покладено на перевізника.

Проте, як зазначалося вище, речові права на таке майно входять до комплексу прав, посвідчених товаророзпорядчим цінним папером, а тому теоретично мають належати до сфери застосування *lex causae* цінного папера. Крім того, незважаючи на те, що фактичне місцезнаходження і цінного папера, і товару збігатимуться лише в момент пред'явлення папера судовласнику після відвантаження товару [7, с. 681], існує позиція щодо поширення на речово-правовий режим відповідного майна норм *lex situs* цінного папера.

Внаслідок розбіжностей у різних правових традиціях щодо кваліфікації правового зв'язку між коносаментом та відповідним товаром можлива ситуація, коли перехід права власності на річ у дорозі шляхом передачі коносаменту буде визнаний згідно з правом держави місцезнаходження цього цінного папера на момент здійснення правочину, але не визнаватиметься відповідно до права юрисдикції, яке визначатиме речові права відносно цієї речі під час її перевезення. Так, на відміну від Англії та Німеччини, де передача коносаменту прирівнюється до передачі майна, ним представленого, наприклад, у Франції такий речово-правовий наслідок передачі коносаменту не визнається [8, с. 19]. Проблема не виникатиме тільки в тому випадку, якщо і товар, і коносамент знаходяться на території юрисдикції, що визнають речово-правовий характер прав, посвідчених коносаментом. Важливість вирішення такої колізійної проблеми для учасників міжнародних комерційних відносин важко переоцінити, адже від цього залежить захист інтересів власника папера та сталість торговельного обігу загалом.

Вважаємо за доцільне зауважити, якщо на товар, що перевозиться з Німеччини у Францію, був виданий коносамент, який під час перевезення передається за правочинном купівлі-продажу третій особі, то англійський суд, застосувавши як *lex loci destinationis* французьке право, має дійти висновку про недійсність передачі права власності на такий товар, незважаючи на те, що за законом місця видачі та знаходження коносаменту така операція є цілком правомірною.

Однак така позиція здатна завдати істотного удару по міжнародній торгівлі загалом: сторони правочину з передачі коносаменту чи обтяження його правом застави, який є дійсним за правом держави місцезнаходження такого папера, мають спочатку в'ясувати, яке право в момент укладення правочину визначає речовий статут майна, вказаного в коносаменті (зробити це відповідно до принципу *lex loci destinationis* може виявитися нелегким завданням, оскільки протягом строку перевезення місце призначення може змінитися, причому неодноразово, або в тексті коносаменту воно може не зазначатися зовсім) і будувати свої відносини з урахуванням його нормативних приписів (зокрема, дотримуватися всіх формалізаційних дій, необхідних за цим законом для встановлення права застави на рухоме майно). Навіть якщо *lex situs* речі і дозволитиме такий правочин, то вказаний підхід нівелюватиме цінність та значення коносаменту як цінного папера, обіг якого забезпечує обіг майна протягом строку його перевезення.

Однак, на наш погляд, до цієї конструкції необхідно внести таке важливе уточнення. Виникнення та припинення речових прав на товар, що перебуває в дорозі за договором морського перевезення, право вимоги щодо видачі товару посвідчується коносаментом, має визначатися відповідно до права держави місцезнаходження коносаменту, якщо останній кваліфікується як товаророзпорядчий цінний папір, передача якого з юридичної точки зору прирівнюється до передачі представленого ним майна, відповідно до права держави місця видачі коносаменту. Вказана умова означає, що держава місця видачі коносаменту (що, як правило, є державою останнього перед відвантаженням на борт судна (передачею перевізникові), місцезнаходження товару) ніби «легалізує» втілення речових прав у коносаменті і створення фіктивного місцезнаходження товару. Так, якщо коносамент був виданий на території Франції, а товар перевозиться до Англії, то незалежно від того, що державою місцезнаходження *res in transitu* буде вважатися Англія, передача коносаменту, навіть якщо вона відбувалася на території Англії, не вважатиметься юридичним фактом, що опосередковує перехід права власності.

Таким чином, підбиваючи підсумок вищевказаного, можна зазначити, що коносамент може бути різних форм, останній вважатиметься змішаним, оскільки він поєднує у собі як кваліфікуючу умову, застосування норм *lex causae* (закон місця видачі коносаменту, як його *lex creationis*, має наділяти цей документ юридичною здатністю втілювати, породжувати та передавати речові права на представлене майно), так і застосування *lex situs* товаророзпорядчого документа до самого факту переходу речового права на майно. Іншими словами, можливість передачі титулу власності шляхом передачі коносаменту мають визнавати обидві юрисдикції: і місця його видачі, і місця наступної передачі, однак, нормативні приписи права держави місцезнаходження «речі в дорозі», визначеного відповідно до колізійних норм країни суду, значення не мають (якщо тільки таке право не збігається з правом місця видачі коносаменту).

#### Література:

1. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Кодекс торговельного мореплавання України: Закон України від 23.05.1995 р. // Голос України. – 07. 1995. – № 127128.
3. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року // Міжнародна морська організація. Конвенція // Протокол // Міжнародний документ від 25.08.1924 // Документ 995\_221, чинний, поточна редакція – Редакція від 21.12.1979. –

- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_221](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_221).
4. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанный в Брюсселе 25 августа 1924 года (Правила Висби) (Брюссель, 23 февраля 1968 год. // Міжнародна морська організація // Протокол // Міжнародний документ від 23.02.1968. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_22](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_22).
  5. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356 ( Редакція від 01.01.2016, підстава 1709-18, 835-19).
  6. Про цінні папери та фондовий ринок: Закон України від 23.02.2006 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2006 (Редакція від 20.09.2015, підстава 701-19) – № 31. – Ст. 268.
  7. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. № 2709-IV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 32. – Ст. 422.
  8. Агарков М.М. Основы банковского права: курс лекций // Учение о ценных бумагах / Науч. исслед. – М.: Издательство БЕК, 1994. – 349 с.
  9. Неверов О.Г. Товарораспорядительные документы в торговом обороте: Дис. ... к. ю. н.: 12.00.03. – М., 2001.
  10. Кокин А.С. Внешнеторговый коносамент как ценная бумага // Советское государство и право. – 1974. – № 7. – 123 с.

**Боровиков Г. М. Актуальные вопросы административного регулирования правоотношений, возникающих в сфере обращения коносаментов**

**Аннотация.** В этой статье рассматриваются теоретические аспекты правовой природы коносамента как товарораспорядительного ценной бумаги, исследуются харак-

тер взаимосвязи, существующей между коносаментом и представленным им имуществом, анализируются вопросы коллизионного регулирования правоотношений, возникающих в сфере обращения коносаментов.

Акцентируется внимание на проблеме определения процедуры, о возникновении и прекращении прав на товар, который находится в пути по договору морской перевозки, право требования выдачи которого удостоверяется коносаментом.

**Ключевые слова:** коносамент, товарораспорядительная ценная бумага, договор морской перевозки.

**Borovykov G. Current issues administrative regulation of relationships, arising in sphere of circulation of bills of lading**

**Summary.** This article discusses theoretical aspects of legal nature of bill of lading as security of title, investigated nature of relationship that exists between consignment and presented his property, and examines issues of legal regulation of conflicts arising in sphere of circulation of bills of lading. The features of transfer of ownership of property transferred to carrier for sea transport.

The attention paid to problem of determining procedures concerning origin and termination of real rights to a product that is in way contract of carriage by sea, a claim which is certified by issuance of bill of lading.

**Key words:** bill of lading, security of title, contract of affreightment.