



С. Я. Вавженчук,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного та трудового права
юридичного факультету Київського національного
економічного університету імені Вадима Гетьмана

УДК 347.415:347.211:347.2/3

КОНОСАМЕНТ: КОНЦЕПТУАЛЬНІ АНТИНОМІЇ

У цій статті автор звертає увагу на сутність коносаменту, а також на його особливості. Окремо увагу приділено доктринальним підходам щодо розуміння коносаменту.
Ключові слова: цінні папери, об'єкти цивільних прав, коносамент.

Правові особливості, неоднозначність регламентації коносаменту постійно обумовлюють цікавість до нього у правових колах. З'ясування сутності коносаменту з огляду на бурхливі реформаційні процеси приватно-правового поля видається водночас актуальним для правової науки та практики, адже суспільні відносини не стоять на місці та знаходять нові грані вираження, що спричиняє зміну законодавства.

Безумовно, коносамент належить до основних атрибутів економічних відносин. Він використовується у тих сферах, де правовідносини виходять за межі обміну товару на гроші. Вказане спричинене тим, що майновий оборот потребує швидкого реагування на зміни кон'юнктури ринку крізь призму приватного права.

Саме тому зазначений стан розвитку суспільних відносин та регламентації коносаменту є поштовхом для здійснення наукової розвідки у заданому правовому векторі.

Метою даної роботи є розкриття сутності коносаменту з огляду на доктринальні здобутки та нормативно-правову складову.

Серед правників, які переймалися з'ясуванням сутності коносаменту, варто виді-

лити таких науковців: Ч. Н. Азімов, В. І. Борисова, Д. В. Боброва, Л. М. Дрябкін, О. В. Дзера, А. С. Довгерт, В. В. Єрмаков, Н. С. Кузнецова, О. Д. Кейлін, О. С. Кокін, В. І. Мовчановським, П. Д. Самойлович, М. М. Сібільов, О. П. Сергеев, Ю. К. Толстой, Є. О. Суханов, Б. В. Танасійчук, М. О. Тарасов та інші.

Товаророзпорядчі цінні папери є четвертою основною групою цінних паперів, що виокремлюється ст. 195 «Групи та види цінних паперів» Цивільного кодексу України. У ч. 1 ст. 195 ЦК України також зазначається, що товаророзпорядчі цінні папери надають їхньому держателю право розпоряджатися майном, вказаним у цих документах [1]. Аналізуючи товаророзпорядчі цінні папери, Б. В. Танасійчук з цього приводу відмітив, що специфіка цієї групи цінних паперів полягає у нерозривному зв'язку, який існує між товаророзпорядчими цінними паперами і відповідним майном: складське свідоцтво є документом, що видається товарним складом на підтвердження прийняття товару на зберігання в рамках договору складського зберігання, а коносамент видається судновласником на засвідчення прийняття ванта-

жу для перевезення морським транспортом [2, с. 23–24]. Як наслідок, не можна заперечувати тієї тези, що коносамент належить саме до товаророзпорядчих цінних паперів.

З'ясування юридичної природи коносаменту є доволі спірним у цивілістичній доктрині. Вказане спричинене наявністю декількох підходів до розуміння юридичної природи коносаменту, що сформувалися у теорії коносаменту. Основними вважаються три теорії коносаменту: договірна теорія коносаменту, теорія коносаменту як товаророзпорядчого цінного папера, змішана теорія коносаменту.

Провідною в радянський період вважалася *договірна теорія коносаменту*, відповідно до якої коносамент при морському перевезенні вантажів у великому й малому каботажі СРСР становить документ, який є формою і змістом договору перевезення вантажу. Підставою виникнення цих правовідносин був адміністративний акт перерозподілу продукції народного споживання або продукції виробничо-технічного призначення і договір про організацію перевезення вантажу [3, с. 204]. До такого ж висновку приходять П. Д. Самойлович, вказуючи, що значення коносаменту зводиться до відтворення змісту договору морського перевезення вантажу [4, с. 18, 73]. Вказана теорія у радянський період ґрунтувалася на тому, що коносамент міг розглядатися лише в межах договірної конструкції перевезення і власник коносаменту був позбавлений права визначити долю вантажу через механізм передання коносаменту третій особі. Прихильниками договірної теорії коносаменту вважаються Л. М. Дрябкін [5, с. 184], В. В. Єрмаков [6, с. 157], П. Д. Самойлович [4, с. 18, 73], М. О. Тарасов [3, с. 204] та інші.

Наступною теорією, на яку варто звернути увагу, є *теорія коносаменту як товаророзпорядчого цінного папера*. За вказаною теорією коносамент надає його держателю право розпорядження визначеним у ньому вантажем шляхом передання права власності на коносамент третій особі. Прибічниками вказаної теорії визнаються Ч. Н. Азімов, М. М. Сібільов, В. І. Борисова, О. П. Сергєєв, Ю. К. Толстой, Є. О. Суханов, Д. В. Боброва,

О. В. Дзера, А. С. Довгерт, Н. С. Кузнецова та ін. [7, с. 128–129; 8, с. 222; 9, с. 318–319; 10, с. 166].

Нарешті, *змішана теорія коносаменту* базується на включенні до коносаменту ряду ознак, що відображені у двох попередніх теоріях. Яскравими прихильниками наведеної теорії вважаються О. Д. Кейлін [11, с. 228], О. С. Кокін [12, с. 29], В. І. Мовчановський [13, с. 154]. Зокрема, О. Д. Кейлін вказував на те, що коносамент як документ є не тільки доказом договору морського перевезення вантажу, а й слугує товаророзпорядчим документом, оскільки він містить у собі зобов'язання перевізника видати правомірному власникові коносаменту вантаж, визначений у ньому [11, с. 228]. Деякі автори є більш категоричними у цьому контексті та вказують, що коносамент є товаророзпорядчим документом, що містить умови договору морського перевезення та надає його держателю право розпорядження вантажем [14, с. 174]. Таким визначенням автори ставлять знак рівності між договором перевезення та товаророзпорядчим документом. Однак, якщо звернути увагу на ст. 134 «Доказ існування та зміст договору морського перевезення вантажу» Кодексу торговельного мореплавства України [15], можна помітити, що законодавець розглядає коносамент як документ, що підтверджує лише наявність і зміст договору морського перевезення вантажу.

Основна нормативна характеристика коносаменту зосереджена у статтях 135, 137–140 Кодексу торговельного мореплавства України. Проте згаданий кодифікований нормативно-правовий акт не наводить визначення коносаменту. Хоча з аналізу статей 138, 140 Кодексу торговельного мореплавства України, що містять вказівку на ордерний, іменний коносамент та коносамент на пред'явника, можна дійти висновку, що коносамент визнається законодавцем саме як цінний папір, а отже, як об'єкт цивільних прав.

Якщо звернутися до Цивільного кодексу України, то ми теж не знайдемо визначення поняття «коносамент». Між тим, не можна обійти увагою ч. 3 ст. 909 ЦК України, за якою укладення договору перевезення ванта-

жу підтверджується складенням транспортної накладної (коносамент або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами) [1]. Коносамент визнається морською накладною і в Загальних правилах перевезення вантажів морем РД 31.10.10-89, затверджених Міністерством морського флоту СРСР 2 січня 1990 р. [16]. Тобто відповідно до наведених положень коносамент прирівнюється до транспортної накладної, що підтверджує договір перевезення. Як наслідок, наведені норми суперечать ст. 134 Кодексу торговельного мореплавства України, адже вона вказує на те, що коносаментом є документ, що лише підтверджує наявність і зміст договору морського перевезення вантажу. Однак виходячи із комплексного аналізу глави 14 «Цінні папери» та ст. 334 «Момент набуття права власності за договором» Цивільного кодексу України можна дійти висновку, що коносамент визнається законодавцем як цінний папір.

Визначення коносаменту можна віднайти у п. 1.3 наказу Державної митної служби, Мінтрансу «Про проведення експерименту з митного оформлення товарів, що переміщуються транзитом у межах пункту пропуску через державний кордон України для морського сполучення в Одеському морському торговельному порту, у спрощеному порядку», за яким коносамент – це необоротний документ, що свідчить про укладення договору морського перевезення, використовується як товаросупровідний документ і виготовляється вповноваженим агентом (далі – агент) у порту перевантаження [17]. Вказане визначення породжує більше запитань, ніж відповідей. Зокрема, не зрозуміло, чому коносамент є необоротним та товаросупровідним документом. До необоротних документів можна віднести лінійну накладну, фрахтову розписку, але не коносамент. Адже на ознаку оборотності буде вказувати те, що коносамент може передаватися від однієї особи до іншої з дотриманням правил, визначених ст. 140 Кодексу торговельного мореплавства України. Окремо слід відмітити, що передання речового права на вантаж, що визначений у коносаменті, здійснюється шляхом передання самого коносаменту.

Дивною є вказівка у розглядуваному визначенні на те, що коносамент є товаросупровідним документом. Коносамент є товаророзпорядчим цінним папером, оскільки надає його держателю право на розпорядження вантажем. Вказане логічно впливає зі статей 135, 137–140 Кодексу торговельного мореплавства України. Наприклад, володілець коносаменту має право продати вантаж, визначений у ньому, третій особі. Подивившись на вказівку на особу, яка фактично здійснює виготовлення коносаменту. У цьому контексті Кодекс торговельного мореплавства України не згадує про особу, яка виготовлює (виготівельника) коносамент.

Розмежовуючи договір та коносамент як товаророзпорядчий цінний папір, слід звернути увагу на таке.

По-перше, коносамент завжди є об'єктом цивільних прав. Договір не може бути наділений такою ознакою, адже він є підставою виникнення зобов'язального правовідношення.

По-друге, коносамент, на відміну від договору, має подвійну речово-зобов'язальну юридичну природу. Тобто коносамент посвідчує «право на цінний папір» та «право з цінного папера».

По-третє, передання коносаменту може здійснюватися через індосамент, що не притаманне договору.

По-четверте, коносаменту притаманна наявність чітких реквізитів, що не можуть бути жодним чином змінені. Вказане не характерне для більшості договорів.

Таким чином, коносамент є складним багатограним правовим явищем, оскільки, з однієї сторони, він є документом, що підтверджує наявність договірних відносин перевезення, посвідчує право на отримання вантажу та посвідчує факт передання вантажу перевізнику. Проте, з іншої сторони, він виступає як товаророзпорядчий цінний папір, що надає його держателю право розпорядження визначеним у ньому вантажем.

Якщо коносамент розглядати як товаророзпорядчий цінний папір, не можна не окреслити відповідні притаманні йому реквізити. Реквізити коносаменту наведені у ст. 138 Кодексу торговельного мореплавства

України, що слугує ще одним доказом визнання законодавцем коносаменту як товаророзпорядчого цінного папера. Відповідно до вказаної норми у коносаменті обов'язково зазначаються: 1) найменування судна, якщо вантаж прийнято до перевезення на визначеному судні; 2) найменування перевізника; 3) місце приймання або навантаження вантажу; 4) найменування відправника; 5) місце призначення вантажу чи, за наявності чартеру, місце призначення або направлення судна; 6) найменування одержувача вантажу (іменний коносамент) або зазначення, що коносамент видано «наказу відправника», або найменування одержувача з зазначенням, що коносамент видано «наказу одержувача» (ордерний коносамент), або визначенням, що коносамент видано на пред'явника (коносамент на пред'явника); 7) найменування вантажу, його маркування, кількість місць чи кількість та/або міра (маса, об'єм), а в необхідних випадках – дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу; 7¹) для небезпечних вантажів – найменування вантажу, порядковий номер виробу або речовини відповідно до прийнятої Організацією Об'єднаних Націй системи, клас (підклас), група сумісності для вантажів класу 1, додаткові види небезпеки та група пакування (якщо визначена), а також маса нетто вибухової речовини; 8) фрахт та інші належні перевізнику платежі або зазначення, що фрахт повинен бути сплачений згідно з умовами, викладеними в рейсовому чартері або іншому документі, чи зазначення, що фрахт повністю сплачено; 9) час і місце видачі коносаменту; 10) кількість складених примірників коносаменту; 11) підпис капітана або іншого представника перевізника.

За обоюстороннім волевиявленням сторін у коносамент можуть бути внесені й інші умови та застереження. Проте вказані застереження або умови не можуть суперечити закону. Тобто вони мають бути законними.

Вчення про цінні папери виробило видові конструкції коносаменту: наскрізний коносамент (Through bill of lading) – коносамент, що посвідчує договірні відносини пере-

везення різними видами транспорту; чистий коносамент (Clean bill of lading) – коносамент, що не має умов або застережень щодо дефектів вантажу або пакування; не чистий коносамент (Claused bill of lading) – коносамент, що має умови або застереження щодо дефектів вантажу або пакування; іменний коносамент (Straight bill of lading) – коносамент, що містить найменування одержувача вантажу; ордерний коносамент (To order bill of lading) – коносамент, що містить визначення, що його видано «наказу відправника», або найменування одержувача з зазначенням, що коносамент видано «наказу одержувача»; коносамент на пред'явника (Bearer bill of lading) – коносамент, який містить визначення про те, що він виданий на пред'явника та передається шляхом простого вручення тощо. Разом із цим не можна обійти увагою той факт, що Кодекс торговельного мореплавства України у статтях 138, 140 згадує лише про іменний коносамент, ордерний коносамент, коносамент на пред'явника. Вказане не сприяє покращенню правозастосовної практики у розглядуваній сфері.

Узагальнюючи результати нашого наукового дослідження, слід констатувати, що мета даної роботи досягнута, адже розкрито сутність коносаменту з огляду на доктринальні здобутки та нормативно-правову складову. Водночас автор дійшов таких висновків. *По-перше*, виокремлено основні теорії коносаменту. *По-друге*, з огляду на чотири моменти розмежовано договір та коносамент як правові явища. *По-третє*, доведено, що коносамент законодавцем визнається як цінний папір. *По-четверте*, коносамент є складним багатограним правовим явищем, оскільки, з однієї сторони, він є документом, що підтверджує наявність договірних відносин перевезення, посвідчує право на отримання вантажу та посвідчує факт передання вантажу перевізнику. Проте, з іншої сторони, він виступає як товаророзпорядчий цінний папір, що надає його держателю право розпорядження визначеним у ньому вантажем.

Список використаних джерел

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 44. – Ст. 356.
2. Танасійчук Б. В. Товаророзпорядчі цінні папери як предмет застави / Б. В. Танасійчук // Цінні папери України. – 2005. – № 43 (383) 27. – С. 23–24.
3. Тарасов М. А. Транспортное право : учебник / М. А. Тарасов. – Ростов : Изд-во Ростов. ун-та, 1968. – 236 с.
4. Самойлович П. Д. Договор морской перевозки по советскому праву / П. Д. Самойлович ; под ред. В. А. Рясенцева. – М. : Морской транспорт, 1952. – 232 с.
5. Дрябкин Я. М. Перевозка грузов морем / Я. М. Дрябкин. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Морской транспорт, 1957. – 356 с.
6. Ермаков В. В. Советское и морское право : учеб. пособ. для вузов / В. В. Ермаков. – Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 1984. – 170 с.
7. Цивільне право України : підруч. для студ. юрид. спец. вищ. закл. освіти / Ч. Н. Азімов, М. М. Сібільов, В. І. Борисова та ін. ; за ред. Ч. Н. Азімова та ін. – Х. : Право, 2000. – Ч. 1. – 368 с.
8. Гражданское право : учебник : в 3 т. / под ред. А. С. Сергеева, Ю. К. Толстого. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : ПБОЮЛ Л. В. Ружников, 2001. – Т. 2. – 736 с.
9. Гражданское право : учебник : в 2 т. / отв. ред. Е. А. Суханов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : БЕК, 2000. – Т. 1. – 704 с.
10. Цивільне право України : підручник : у 2 кн. / Д. В. Боброва, О. В. Дзера, А. С. Довгерт та ін. ; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – К. : Юрінком Інтер, 2001. – Кн. 1. – 861 с.
11. Кейлин А. Д. Советское морское право : учеб. пособ. для высш. мореход. училищ и ин-та водн. транспорта / А. Д. Кейлин. – М. : Водтрансиздат, 1954. – 396 с.
12. Кокин А. С. Коносамент: правовые аспекты / А. С. Кокин. – М. : Водный транспорт, 1987. – 149 с.
13. Мовчановский Б. Ф. Очерки советского морского торгового права / Б. Ф. Мовчановский, В. И. Орлов. – М. : Гострансиздат, 1931. – 256 с.
14. Гражданское право : ученик : в 3 т. / С. С. Алексеев, И. З. Аюшева, А. С. Васильев [и др.] ; под ред. С. А. Степанова. – М. : Проспект ; Екатеринбург : Ин-т частного права, 2010. – 630 с.
15. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
16. Загальні правила перевезення вантажів морем РД 31.10.10-89. Затвержені Міністерством морського флоту СРСР 2 січня 1990 р. // Система інформаційно-правового забезпечення «Ліга-Еліт».
17. Наказ Державної митної служби, Міністерства транспорту України «Про проведення експерименту з митного оформлення товарів, що переміщуються транзитом у межах пункту пропуску через державний кордон України для морського сполучення в Одеському морському торговельному порту, у спрощеному порядку» від 6 жовтня 2003 р. № 657/779 [Електронний ресурс] // Система інформаційно-правового забезпечення «Ліга-Еліт».

Вавженчук С. Я. Коносамент: концептуальні антиномії.

В данній статтє автор обрацаєт вниманіє на суцність коносамента, а також єго особенності. Отдельно вниманіє уделєно доктринальнїм подходам к пониманію коносамента.

Ключевые слова: цєнніє бумагі, объектї гражданих прав, коносамент.

Vavzhenchuk S. Y. Bill of lading: conceptual antinomies.

In this article, the author draws attention to the nature of bill of lading, as well as its features. Special attention is paid to doctrinal approaches to the understanding of the bill of lading.

Key words: securities, real civil rights, bill of lading.