

УДК 347.795(504+33)

ПРАВОВЫЕ УСЛОВИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНОСАМЕНТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЗЕЛЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ

Картышев Д.В.

В статье рассматривается современное состояние правовых условий международных коносаментных перевозок касательно доктрины зеленой экономики и устойчивого развития в сфере электронного обмена данными.

Постановка проблемы. Зелёная экономика — направление в экономической науке, сформировавшееся в последние 2 десятилетия, в рамках которого считается, что экономика является зависимым компонентом природной среды, в пределах которой она существует и является её частью. Концепция зелёной экономики включает в себя идеи многих других направлений в экономической науке и философии, таких как феминистская экономика, постмодернизм, ресурсо-ориентированная экономика, экологическая экономика, экономика окружающей среды, антирост, антипотребительство, антиглобализм, зелёный анархизм, зелёная политика, теория международных отношений и др.

Теория зелёной экономики базируется на 3 аксиомах:

- невозможно бесконечно расширять сферу влияния в ограниченном пространстве;
- невозможно требовать удовлетворения бесконечно растущих потребностей в условиях ограниченности ресурсов;
- всё на поверхности Земли является взаимосвязанным.

Сторонники зелёной экономики критикуют неоклассическую школу за то, что в её рамках природные и социальные факторы обычно рассматриваются в качестве экстерналий; в лучшем они считаются фиксированными и не анализируются в динамике [1].

Зелёные экономисты считают экономический рост недоразумением, так как он противоречит первой аксиоме. «Ростизм» (Growthism), считают сторонники зелёной экономики, нарушает деятельность экосистемы.

Зелёными экономистами предлагается установление налога Тобина в размере 1 % от всех международных торговых сделок, с тем, чтобы направлять собранные средства бедным странам с целью торможения усиливающейся дифференциации между развитыми и не очень странами. Кроме этого, предлагается использовать категорию «природный капитал» (Natural capital) вместо категории «природные ресурсы», которая как бы свидетельствует о пассивной роли природы в экономике. Неоспоримым атрибутом зелёной экономики является Электронный обмен данными, частью которого является электронный коносамент. В тоже время, в какой бы форме не выпускался коносамент, он всегда должен содержать элементы обусловленные положениями Международной конвенции об унификации некоторых правил о

коносамента 1924 года с поправками, внесенными Протоколом от 23.02.1968г. [2] и Протоколом от 21.12.1979г. [3].

Анализ исследований и публикаций. В области коносаментных перевозок действуют следующие международные конвенции и национальные морские законы.

1. Международная брюссельская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносамента от 25.08.1924г. Участниками Конвенции являются значительное число государств (свыше 40, в том числе многие развивающиеся страны). Исключение составляет большинство латиноамериканских стран, кроме Аргентины, присоединившейся 16.04.1961г.

2. На 12 сессии дипломатической конференции по морскому праву (Брюссель, май 1967г., февраль 1968г.) был принят «Протокол изменений, вносимых в Международную брюссельскую конвенцию 25.08.1924г. по унификации некоторых правил, относящихся к коносаменту», которым были установлены основные правила экономических отношений между перевозчиком и грузовладельцем. Последующий Протокол, 1979 года изменил по сути только валюту взаиморасчетов по убыткам за недостачу или порчу груза, то есть перевел расчеты с франков в условную денежную единицу МВФ – специальные правила заимствования.

Почти во всех крупнейших морских государствах - участниках Конвенции 1924 г. приняты специальные законы, регламентирующие условия морской перевозки грузов по коносаменту в соответствии с принципами Конвенции.

Великобритания. Англия, Шотландия, Сев. Ирландия и Уэльс приняли закон о морской перевозке грузов 1/8-1924г, т.е. до подписания конвенции 1924 г. Закон почти дословно воспроизводит все конвенционные нормы. Английский закон 1924 г. применяется в отличие, например от закона США, только к так называемым "внешним" коносаментам, т.е. к коносаментам, выданным при перевозке грузов из английских портов (экспортные перевозки).

Закон о морской перевозке грузов принят в США 16.04.1936. г. Его положения применяются как к "внешним" (outward), так и к "внутренним" (inward) коносаментам, т.е. при перевозке грузов "... с назначением в порты США или со следованием их из этих портов в иностранные порты". К внутренним перевозкам закон 1936 г. не применяется. Американский закон имеет некоторые отличия от Конвенции 1924 г. и согласно оговорке, сделанной США при ратификации его положения, в случае их расхождения с положениями Конвенции должны превалировать над конвенционными нормами.

Во Франции перевозки грузов по коносаменту регулируются законом № 66-420 от 18.04/1966г. (часть 2 закона) и декретом № 66-1078 от 31.12.1966г. о применении упомянутого закона (часть 2 декрета). Положения закона и декрета применяются к перевозкам, совершаемым из французских портов или во французские порты, если, как сказано в законе, "эти перевозки не подпадают под действие международного соглашения, участником

которого является Франция" о Положения закона и декрета имеют некоторые различия по сравнению с нормами Конвенции.

Германия ратифицировала Конвенцию 1924 г. в 1939 г., предварительно приняв закон от 10.08.1937г, текст которого был включен в Германское торговое уложение 1897 г. (ГТУ). В феврале 1953 г. ФРГ официально подтвердила свое участие в Конвенции 1924 г. В декрете о введении в силу закона 1937 г. специально было сказано, что некоторые императивные нормы (о мореходности, о денежном пределе ответственности и др.), внесенные в ГТУ из Конвенции 1924 г., не применяются к коносаментам, относящимся к перевозке грузов на немецких судах между немецкими портами.

Норвежский закон о коносаменте вошел в силу 01.01.39 г. Он является почти буквальным переводом текста Конвенции 1924 г. Другие скандинавские страны (Финляндия, Дания, Швеция) имеют аналогичные законы.

Еще до ратификации Конвенции (07.04.1939г.) в Италии был издан закон от 19.07.1929 г. о коносаментных перевозках. Нормы закона в основном соответствовали положениям Конвенции. Впоследствии закон 1929 г. вошел в качестве составной части принятого в 1942 г. Навигационного кодекса Италии.

Япония присоединилась к Конвенции в 1957 г., приняв весьма схожий с ее положениями "Закон относительно международной перевозки грузов морем». Закон применяется как к перевозкам грузов в Японию, так и к перевозкам из Японии в иностранные порты, а также к перевозкам между иностранными портами, если они осуществляются на японских судах.

К внутренним перевозкам (между японскими портами) положения закона не применимы.

В Бельгии Законом от 28.11.1928г. положения Конвенции 1924 г. были инкорпорированы в Бельгийский торговый Кодекс. Нормы Кодекса применяются как к коносаментным перевозкам из портов Бельгии, так и в ее порты.

Голландия присоединялась к Конвенции в 1956 г. За год до этого в стране был принят специальный закон, согласно которому положения Конвенции были инкорпорированы в голландский Морской кодекс (Торговый кодекс, книга 2).

Отличительной особенностью голландского законодательства является то, что воспринятые им императивные положения Конвенции 1924 г. по вопросу ответственности перевозчика применяются не только к коносаментам, но и к чартерам [4].

Национальные морские законы, основанные на принципах Конвенции, по существу, мало чем отличаются друг от друга. Исключение составляют два важных вопроса, которые по-разному решены в них: во-первых, все они устанавливают различный денежный лимит ответственности перевозчика за место или единицу груза; во-вторых, по-разному определяют период "перевозки груза", в течение которого ответственность морского перевозчика за груз регламентируется в императивном порядке. Протокол от

23 февраля 1968 г. стремится устранить первое различие. Он значительно повышает предел ответственности перевозчика за утрату или повреждение единицы груза, если его характер и стоимость не были объявлены отправителем до погрузки и не включены в коносамент (ст.2 Протокола). Протокол устанавливает также новый предел ответственности морского перевозчика, исчисляемый на основе веса утраченного или поврежденного груза (30 фр. за 1кг) независимо от размера убытка. Конвенция 1924 г. не знает такого ограничения ответственности перевозчика. Поэтому необходимо отметить, что в целом Протокол содержит совершенно новую норму, которая представляет грузовладельцу право выбора между двумя видами ограничения ответственности морского перевозчика: либо за единицу либо за килограмм утраченного груза. Следует подчеркнуть, что в некоторых случаях это положение может давать преимущества для грузовладельца. Например, если вес утраченного места или единицы груза известен и составляет 400 кг, денежный предел ответственности будет равен 12 000 франков (400 x 30), а не 10 000 франков¹. В этой связи Протоколом от 21.12.79 г. эта процедура была изменена и вместо франка в качестве расчетной единицы стала применяться единица "специального права заимствования" (SDR), как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в SDR переводятся в национальную валюту на основе стоимости этой валюты на дату, определяемую по закону суда, рассматривающего дело. Стоимость в единицах SDR национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах SDR национальной валюты государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Цель исследования. Целью настоящей статьи является рассмотрение правовых условий коносаментных перевозок в свете доктрины зеленой экономики с учетом инновационных подходов обеспечения электронного обмена данными.

Изложение основного материала. Из текста Конвенции можно вывести один самый общий принцип, на котором строится бремя доказательства: презюмируется получение перевозчиком груза в том количестве и внешнем состоянии, которое отражено в коносаменте, выданном перевозчиком после принятия груза на свою ответственность (ст.3, пп.3, 4 Конвенции).

Из этой презумпции (Конвенция оперирует также английским правовым понятием доказательство *prima facie*) вытекает, что перевозчик, если он желает освободить себя от ответственности, обязан доказать, что ущерб грузу был причинен в результате обстоятельств, за последствия

¹ Под франком в Протоколе понималась специальная денежная единица, в которой содержится 65,5 миллиграмма золота 900 пробы

наступлений которых он не отвечает. Отсюда, однако, не следует, что бремя первоначального доказательства падает на перевозчика. По общему правилу истец должен доказать действительность и размер ущерба, возмещения которого он требует.

Следовательно, процессуальное положение перевозчика отчасти облегчено тем, что держатель коносамента обязан доказать причиненный ему ущерб. Только после этого бремя доказывания переходит на перевозчика.

Более того, в Конвенции, а также в законах Англии, США, Франции и др. сформулировано положение, согласно которому презюмируется, что предъявитель коносамента получил груз в соответствии с его условиями, если в момент выдачи груза он не сделал письменного заявления о его "утрате или повреждении" (ст.3, п.6. , Конвенции, английского и американского законов), о его «утрате» (ст.57 французского декрета). Схожая формулировка содержится и в статье 166 Кодекса торгового мореплавания Украины. Основным ее недостатком является оговорка «если иное не будет доказано», не содержащая времени предоставления соответствующих доказательств.

Итак, бремя первичного доказывания лежит на истце (обычно им является держатель коносамента), который, в частности, должен доказать, что: 1) он имеет право на предъявление иска или действует от имени лица, обладающего таким правом, 2) его требования вытекают из договора перевозки либо из деликтных² или квазиделиктных отношений, 3) лицо, к которому он предъявляет иск, является надлежащим ответчиком, 4) утрата или повреждение груза произошли в период его нахождения у перевозчика.

Для опровержения лежащей на нем презумпции ответственности за груз перевозчик должен доказать: 1) соблюдение им должной заботливости по приведению судна в мореходное состояние в начале рейса, 2) возникновение ущерба в результате наступления обстоятельств, предусмотренных в Конвенции в качестве оснований, освобождающих его от ответственности, либо отсутствие своей вины, а также вины своих служащих в причинении ущерба. Например, несоответствие данных о грузе, внесенных в коносамент на основании объявления отправления (количество, внешний вид и состояние, характер и стоимость), действительному состоянию груза в момент его вручения перевозчику (ст.3, п.4 и ст.4,п.5 Конвенции и соответствующие статьи национальных законов). Вслед за этим бремя доказательства вновь переходит к держателю коносамента, которому предоставляется возможность опровергнуть доводы перевозчика, а также доказывать: вину (небрежность) последнего, допущенную при погрузке и выгрузке, укладке и хранении груза при перевозке. На первый взгляд может показаться, что приведенная схема распределения бремени доказывания по Конвенции 1924 г. ставит грузовладельца в более тяжелое положение, чем судовладельца. Однако это не так. Дело в том, что сравнительно легко представить первоначальные доказательства утраты или повреждения груза и другие данные, относящиеся к обоснованию иска, и гораздо труднее опровергнуть их. Следовательно, в

² Внедоговорные обязательства, возникающие из причинения вреда

действительности представленная схема свидетельствует, что судовладелец находится в менее льготных условиях, чем грузовладелец.

Особенно сложно перевозчику представить доказательства, опровергающие презумпцию достоверности данных о грузе, внесенных в коносамент в момент его выдачи. Пункт 4 ст.3 Конвенции устанавливает, что, пока не будет доказано противоположное, считается, что перевозчик принял груз таким, как он описан в коносаменте. Дополнение, вносимое в эту конвенционную норму Протоколом от 23 февраля 1968 г., имеет целью еще больше ограничить для перевозчика возможность представления доказательств опровергающих презумпцию подлинности данных, содержащихся в коносаменте, если этот документ перешел в руки третьего добросовестного держателя. С принятием этого положения коносамент в очень широкой сфере из нее выпадают лишь отношения с грузоотправителями-держателями коносамента - приобретает черты документа, обладающего неопровержимой доказательственной силой (conclusive evidence). Следует отметить, что норма подобного содержания давно известна законодательству ряда стран.

Так, например, ст.3 английского закона о коносаментах 1855 г. (Bill of Lading Act) предусматривает, что коносамент является неопровержимым доказательством в пользу грузополучателя или индоссата против капитана или лица, подписавшего коносамент. Аналогичное положение содержится в ст. 22 закона США о коносаментах, т.н. Pomerene Act, 1916 г. и в ст.16 канадского закона о коносаментах 1962 г. Это положение получило также широкое распространение в практике перевозки лесных грузов морем (например, коносамент чартерной проформы "Балтвуд", содержащий оговорку о conclusive evidence в отношении количества лесного груза, принятого судном). Банковское кредитование при помощи товарного аккредитива также основано на внешней чистоте коносамента, и перевозчик, выдавший "чистый" коносамент, может отрицать достоверность содержащихся в нем данных, только доказав отсутствие своей вины в выпуске такого документа.

Наконец, следует отметить, что судебная практика многих стран придерживается мнения, согласно которому отклоняются доказательства перевозчика, опровергающие данные "чистого" коносамента, если этот документ находится в руках третьих лиц.[5, с.557; 6, с.407; 7, с. 1257]. Таким образом, даже если не принимать во внимание изменения, вносимые в Конвенцию Протоколом от 23.02.1968г, следует признать, что законодательство и судебная практика ряда стран нередко рассматривает находящийся в руках третьих лиц "чистый" коносамент как неопровержимое доказательство данных о количестве, внешнем виде и состоянии, характере и стоимости груза.

Придание коносаменту подобной доказательственной силы, несомненно, дает большие преимущества его держателю, когда им не является отправитель груза. В отношениях между перевозчиком и отправителем коносамент и по Конвенции, и по Протоколу является доказательством prima facie, т.е. опровержимым доказательством. Это означает, что перевозчик может представлять доказательства,

опровергающие данные, внесенные в коносамент, например доказать, что груз был в момент погрузки в более худшем состоянии либо в меньшем количестве, чем об этом указано в коносаменте.

Учитывая товарораспорядительную функцию коносамента и вытекающую отсюда его большую оборотоспособность, следует признать, что круг лиц, которые будут обладать этим преимуществом, является весьма значительным. В связи с этим обоснован вопрос о соответствующей защите интересов перевозчика. Одной из мер такой защиты может явиться признание гарантийных писем в качестве полноценных документов в отношениях между перевозчиком и отправителем. В законодательном порядке подобная роль гарантийного письма признана только во французском морском праве. Так, ст. 20 закона от 18.6.1966г. гласит: "Любые гарантийные письма или соглашения, посредством которых отправитель обязуется возместить ущерб перевозчику, если он или его представители и согласятся выдать коносамент, не содержащий никаких оговорок, являются недействительными и не имеют силы в отношении третьих лиц, но эти письма и соглашения могут быть использованы против грузоотправителя".

Наряду с этим во второй части ст.20 сказано, что "Если в коносамент были сознательно не внесены оговорки относительно недостатков груза, о которых перевозчик мог или должен был знать при подписании коносамента, он не может ссылаться на эти дефекты груза для снятия с себя ответственности, а также воспользоваться преимуществами ограничения своей ответственности, предусмотренной ст.28 настоящего закона". Из приведенного текста следует, что французский закон признает только так называемые добросовестные гарантийные письма, отрицая какое-либо правовое значение за гарантийными письмами, появляющимися в результате умышленного сговора между перевозчиком и отправителем с целью прикрыть чистым коносаментом заведомо известные обеим сторонам недостатки груза. Очевидно, поскольку закон устанавливает для перевозчика грозную санкцию за выдачу таких писем, их появление будет сведено к нулю. Интересно отметить, что Протокол от 23 февраля 1968 г. содержит норму, аналогичную части второй ст.20 французского закона, но распространяет ее действие только на применение правила об ограничении ответственности за место или единицу груза (п. "д", ст.2 Протокола).

С вопросом о доказательственной силе коносамента (ст.3,п.4 Конвенции) и значительными изменениями, вносимыми в эту статью Протоколом, самым тесным образом связан вопрос о так называемой оговорке о неизвестности и о констатации в коносаменте внешне хорошего вида и состояния груза.

Оговорка о неизвестности типа "вес, количество, число мест - неизвестно" помещается во все коносаменты, особенно в линейные. Точно также выражением, что груз "погружен во внешне хорошем виде и состоянии" (shipped in apparent good order and condition) начинается текст любого коносамента.

В иностранной литературе существуют различные мнения о значении и допустимости внесения этой оговорки в коносамент. Однако господствующая точка зрения сводится к тому, что внесение этой оговорки в коносамент не противоречит ст.3, п.8, которая рассматривает как недействительное любое условие в договоре перевозки, направленное на уменьшение ответственности перевозчика" иным образом, чем это предусмотрено в Конвенции". Следовательно, оговорка о неизвестности не рассматривается как условие о снятии ответственности с перевозчика (оговорка о неответственности).

Конвенция не запрещает внесение этой оговорки, и следовательно, допускает использовать ее в качестве опровержения данных коносамента о количестве груза, внесенных по указанию отправителя. В случае недостачи груза перевозчик всегда может заявить получателю, что он внес оговорку, так как не имел возможности проверить данные отправителя либо подозревал об их ошибочности. Кроме того, ст.3, п.3 Конвенции (соответствующие статьи национальных законов) обязывает перевозчика указать в коносаменте в зависимости от обстоятельств только одно количественное определение принятого груза (либо вес - объем - либо число мест). Отсюда, если в коносамент вносится два показателя, что нередко имеет место при перевозке штучного груза (например, указывается 10 ящиков весом 400 кг), в отношении одного из них перевозчик также может внести оговорку о неизвестности. Следует прежде всего отметить, что оговорка о неизвестности (в любой ее форме) означает, что груз был принят на борт судна в количестве, указанном отправителем, и что вес, число мест или мера (объем) не были известны перевозчику. Коносамент с такой оговоркой является *prima facie* доказательством самого факта принятия груза, но не данных, относительно веса или числа мест, т.е. того, что судно приняло количество груза, объявленное во время погрузки.

Соответственно, отправитель или получатель должны доказать, что судно полностью приняло количество груза, объявленное в коносаменте. В свою очередь перевозчик обязан доказать основательность (мотивы) внесения им оговорки о неизвестности в коносамент. Однако доказательственное значение этой оговорки должно быть ограничено, поскольку ее действие в силу ст.3, п.3 Конвенции может распространяться только на один из нескольких показателей, упомянутых в коносаменте. Например, оговорка «вес по заявлению отправителя» будет освобождать перевозчика от ответственности за возможную разницу в весе, но не за число мест. До сих пор судебная практика многих стран в основном придерживается аналогичного толкования оговорки о неизвестном. Исключение составляет практика Франции, поскольку ее внутреннее законодательство не совпадает в этом вопросе с конвенционными нормами. С принятием Протокола от 23 февраля 1968 г., вносящего дополнение в ст.3 п.4 Конвенции, правовое значение оговорки о неизвестности в отношениях перевозчика и получателя (третьего держателя коносамента) существенно изменяется не в пользу перевозчика. По-видимому, последний будет нести ответственность в точном соответствии с данными коносамента о количестве принятого груза. Оговорка о

неизвестности, имеющая цель ослабить доказательственную силу коносамента, не будет в этом случае приниматься во внимание.

Правовое значение констатации внешне хорошего вида и состояния груза. Статья 3, п.3 "в" Конвенции предусматривает, что в коносаменте должно быть указание относительно "внешнего вида и состояния груза". В литере "в" ст.3 не содержится никаких упоминаний о том, что перевозчик освобождается (при определенных условиях) от внесения в коносамент этой констатации. Из текста ст.3, напротив, вытекает, что: а) любой коносамент должен содержать описание внешнего вида и состояния груза; б) обязанность внести в коносамент подобную констатацию лежит не на отправителе, а на перевозчике. Отсюда следует, что перевозчик не может внести в коносамент оговорку о неизвестности, например, "внешний вид и состояние груза - неизвестны", напротив, он обязан описать в коносаменте наружное состояние груза либо его упаковки и отметить все недостатки, присущие им. К числу таких оговорок, отрицающих внешне хорошее состояние неупакованного груза в момент приемки, относятся, например, "доски со следами синевы", "рулоны бумаги - запачканы", "груз металла со следами ржавчины" и т.п. Исходя из буквального текста конвенционной нормы (см. также соответствующие статьи национальных законов) и сложившейся практики, перевозчик при погрузке тарно-упаковочного груза свидетельствует только наружное состояние тары. Он не вскрывает упаковку и не проверяет качество груза, не исследует присущие ему свойства и пороки, но все видимые при наружном осмотре недостатки тары перевозчик обязан отметить в коносаменте. Например, "бочки, ящики, тюки и т.п. - со следами течи и повреждений", "мешки со следами крючьев от погрузки". Таким образом, статья 3, п. 3 "в" предусматривает право перевозчика оговорить в коносаменте, что ему не известно количество принятого груза, но не его внешний вид и состояние³.

Конвенция (ст. 4, п.2 "о") устанавливает, что перевозчик не отвечает за потерю или повреждение груза, возникшие в результате недостатков упаковки (см. также соответствующие статьи национальных законов).

Возникает, однако, вопрос: может ли перевозчик сослаться на это основание своего освобождения от ответственности, если недостатки тары (упаковки) он видел либо должен был видеть в момент приемки груза.

В основном судебная практика ряда стран (Англии, США, Голландии, частично Франции) исходит из того, что в этом случае перевозчик обязан поместить оговорки в коносамент относительно недостатков упаковки, иначе он не может в дальнейшем сослаться на ст.4, п.2 "о". Конвенции. Трудно, однако, отрицать, что такое толкование сводит для перевозчика на нет значение ст. 4, п.2 "о". Поэтому более правильным является менее распространенное в судебной практике и литературе мнение, согласно которому перевозчик должен поместить в коносамент оговорку о недостатках упаковки, но ее отсутствие не должно являться препятствием для ссылки на

³ Поскольку перевозчик не обязан проверять качество груза, он может внести в коносамент оговорку "quality - unknown".

ст. 4, п.2 "о" Конвенции. Эту точку зрения, защищающую интересы перевозчика, правильнее обосновать прежде всего ссылкой на ст.3, п.4 Конвенции. Дело в том, что независимо от наличия или отсутствия такой оговорки коносамент в силу упомянутой статьи устанавливает презумпцию принятия перевозчиком грузов в таком виде, как они описаны в нем. Весь вопрос состоит только в том, в чью пользу установлена эта презумпция. Наличие оговорки в коносаменте обращает презумпцию в пользу перевозчика; ее отсутствие - в пользу держателя коносамента. Отсюда следует, что в любом случае перевозчик может сослаться на ст.п. 2 "о" Конвенции, но доказать это обстоятельство освобождения от ответственности для него будет весьма тяжело, если в коносамент не была внесена оговорка о недостатках упаковки. Следует, однако, отметить, что в свете дополнения, вносимого Протоколом от 23.02.1968г. в ст.3, п.4 Конвенции решение этого вопроса, по-видимому, предрешиено не в пользу перевозчика. Если в коносаменте без всяких оговорок в отношении упаковки было указано, что груз принят "во внешне хорошем виде и состоянии", впоследствии, в споре с получателем, отрицать это обстоятельство можно только сославшись на скрытые недостатки упаковки.

Выводы и предложения. Конвенция 1924 г, установила приемлемый компромисс в защиту интересов судовладельцев и грузовладельцев: ее положения удачно сбалансированы в этом отношении и не должны подвергаться принципиальным изменениям» Компромисс, достигнутый в 1924 г., был воспринят во внутреннем праве многих стран, несмотря на некоторые различия национальных законов.

Текст Конвенции 1924 г. содержит, конечно, определенные пробелы и недостатки, порождающие трудности и разногласия в его применении и толковании. Он, несомненно, нуждается в улучшении. Однако, исходя из вышеизложенного, предложения, содержащие поправки к Конвенции, будут касаться вопросов, хотя и представляющих практический интерес, но являющихся второстепенными по своей важности.

1. Правовое действие правил Конвенции относится только к договорам морской перевозки грузов и носит неоднородный характер. В зависимости от того, к какому договорному периоду они относятся, нормы Конвенции делятся на императивные и диспозитивные. Императивный режим ответственности, установленный Конвенцией, действует только в период, когда начинается погрузка и заканчивается после выгрузки груза. Между тем довольно часто линейный перевозчик соприкасается с грузом до погрузки, если он должен обеспечить хранение груза на причале или на складе. Точно также он обязан сохранять их определенное время после выгрузки. В связи с этим целесообразно предложить распространить императивный режим ответственности перевозчика по примеру некоторых национальных законодательств на периоды, предшествующие погрузке груза на судно и следующие после выгрузки. Совершенно очевидно, что обязанности и ответственность перевозчика возникают не в момент погрузки, а гораздо раньше, когда перевозчик, приняв от отправителя грузы, выдает ему коносамент. С другой стороны, эти обязанности и ответственность

прекращаются только после сдачи груза, а не в период его выгрузки. Следовательно, перевозчик несет ответственность за груз в любой период действия договора перевозки, а не только во время его нахождения на борту судна. В самой Конвенции можно найти подтверждение этой точки зрения. В ст.3, п.3 говорится, что перевозчик берет груз на свою ответственность после его получения⁴, но ответственность в этот период не носит еще императивный характер, ибо ст. 7 предусматривает возможность заключения любых соглашений в период до погрузки и после выгрузки. Предлагаемая поправка придает режиму ответственности перевозчика за груз единый характер, независимо от того, к какому периоду действия договора перевозки он относится.

Следует иметь в виду, что в 1963 г. на стокгольмской сессии ММК подобная поправка к Конвенции была внесена, рассмотрена специальным подкомитетом и отклонена им под тем предлогом, что нет достаточных мотивов для изменения этого основного принципа Конвенции. Таким образом, подлинной причиной отказа явилось опасение затронуть один из основных вопросов компромисса Конвенции 1924 г. - вопрос об увеличении ответственности перевозчика. Вместе с тем нет никаких оснований воздерживаться от внесения в Конвенцию этого вполне разумного дополнения. Применение в период действия договора перевозки различных режимов ответственности за груз логически не оправдано и не соответствует линейной форме судоходства, которая в принципе предусматривает погрузку судна за счет судовладельца. Его требования к стивидорным компаниям либо портам должны быть повышены, и ответственность последних перед линейным перевозчиком должна быть уравнена с его ответственностью перед держателями коносамента. Именно такое комплексное решение данной проблемы принято в новом французском законодательстве.

2. В связи с дополнением ст.3, п.4 ст.1 Протокола от 23.02.1968г., а также учитывая современную судебную и коммерческую практику, в Конвенцию 1924 г. следует внести положение, предусматривающее признание так называемых "необманых" гарантийных писем в качестве полноценных документов, распространяющих свое действие на отношения между перевозчиком и отправителем.

3. В Конвенции должно быть прямо предусмотрено право перевозчика на: а) включение в коносамент оговорки о неизвестности данных о количестве принятого груза с указанием причин внесения такой оговорки; б) включение в коносамент оговорки о внешнем состоянии груза и тары. Эти оговорки создают презумпцию принятия перевозчиком груза в том количестве и внешнем состоянии, как это оговорено в коносаменте.

4. Поскольку получатель в силу общего правила всегда должен доказать обоснованность своих требований, абзацы п.6, ст.3 Конвенции могут быть за ненадобностью исключены из ее текста.

⁴ В дословном переводе французский (официальный) текст ст.3, п.3 Конвенции гласит: «после получения и взятия на себя заботы о грузах...»

5. Учитывая большое коммерческое значение правильного датирования коносамента, особенно при расчетах по товарному аккредитиву, статью 3, п.4 следует дополнить, указав, что коносамент должен содержать дату своей выдачи.

6. Предусмотреть в Конвенции (ст.3, п.3), что перевозчик обязан выдать коносамент независимо от того, требует отправление его выдачи или нет.

7. Представляется целесообразным исключить из п. "в", ст.1 Конвенции положение о неприменении ее норм в случае перевозки грузов на палубе. Практика показывает, что к внесению оговорки о палубном грузе прибегают сравнительно редко, поскольку, с одной стороны, отправители нелегко идут на включение этой оговорки в коносамент и, с другой (и это главное) - перевозка груза на палубе не в интересах перевозчика. В тех случаях, когда действительно возникает необходимость перевозить отдельные грузы на палубе на особых условиях, например негабаритный груз, перевозчик может воспользоваться правилом статьи 6 Конвенции.

8. Принять разработанные в Институте «Национальные правила перевозки грузов в смешанном наземно-водном сообщении» как инструмент регулирующий экономические отношения морского перевозчика и грузовладельца, в случаях, не предусмотренных Конвенцией 1924 года.

9. Поддержать установление налога Тобина и оформить это новым протоколом к Конвенции 1924 года «О коносаментах».

Литература

1. Зеленая экономика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Зелёная_экономика

2. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 24 серпня 1924 року (Правила Вісбі) [Електронний ресурс] / Оф. сайт Верховної Ради України. - Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896_010.

3. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 24 серпня 1924 року, зміненої Протоколом від 23 лютого 1968 року [Електронний ресурс] / Оф. сайт Верховної Ради України. - Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896_011

4. Егоров К.Ф. Правовые условия международных коносаментных перевозок. Бюро координации фрахтования судов: Информационный бюллетень №6 – Москва. Июнь 1970. – 65с.

5. Le Droit Maritime Francais [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://books.google.com.ua/books?id=zd5LT1Y-NYcC&pg=PA578&lpg=PA578&dq=%22Le+Droit+Maritime+Francais,+1966%22&source=bl&ots=gUxwHieS_9&sig=Lh9uCxJmEHLUW-m220aYiPACylQ&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKEwj80sid7fzNAhUoM5oKHY-HDegQ6AEIGjAA#v=onepage&q=%22Le%20Droit%20Maritime%20Francais%2C%201966%22&f=false

6. Le Droit Maritime Francais [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cours-de-droit.net/droit-maritime-droit-de-la-mer-a121611436>

7. American maritime cases [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.americanmaritimecases.com/>

References

1. Zelenaja jekonomika [Electronic resource]. *ru.wikipedia.org*. – Retrieved from: https://ru.wikipedia.org/wiki/Зелёная_экономика [in Russian].

2. Protocol to change the International Convention on the Unification of Certain Rules of lading, signed in Brucel on August 24, 1924 [Electronic resource]. *zakon0.rada.gov.ua*. – Retrieved from: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896_010.

3. Protocol to change the International Convention on the Unification of Certain Rules of lading, signed in Brucel on August 24, 1924 that changed by Protocol on February 23, 1968 [Electronic resource]. *zakon0.rada.gov.ua*. – Retrieved from: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896_011/

4. Egorov K.F. (1970). Pravovye usloviya mezhdunarodnyh konosamentnyh perevozok. *Informacionnyj bjulleten Bjuro koordinacii frahtovanija sudov - Newsletter of Office of Coordination of chartering vessels*. 6, 65. June 1970..[in Russian]

5. Le Droit Maritime Francais [Electronic resource]. *books.google.com.ua*. - Retrieved from: https://books.google.com.ua/books?id=zd5LT1Y-NYcC&pg=PA578&lpg=PA578&dq=%22Le+Droit+Maritime+Francais,+1966%22&source=bl&ots=gUxwHieS_9&sig=Lh9uCxJmEHLUW-m220aYiPACylQ&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKEwj80sid7fzNAhUoM5oKHY-HDegQ6AEIGjAA#v=onepage&q=%22Le%20Droit%20Maritime%20Francais%2C%201966%22&f=false[in French]

6. Le Droit Maritime Francais [Electronic resource] *www.cours-de-droit.net/*. - Retrieved from: <http://www.cours-de-droit.net/droit-maritime-droit-de-la-mer-a121611436> [in French]

7. American maritime cases. *americanmaritimecases.com* – Retrieved from: <http://www.americanmaritimecases.com/> [in English]

Abstract

Kartyshev D.V.

Legal terms and conditions of international transport bill of lading in the green economy

The article discusses the current state of the legal international transport bill conditions of lading regarding the doctrine of the green economy and sustainable development in the electronic data interchange field.

Анотація

Картишев Д.В.

Правові умови міжнародних коносаментних перевезень в зеленій економіці

У статті розглядається сучасний стан правових умов міжнародних коносаментних перевезень щодо доктрини зеленої економіки і сталого розвитку в сфері електронного обміну даними.