

Ктрічян М.Е.

студент,

*Навчально-науковий Інститут морського права та менеджменту
Національний університет «Одеська морська академія»*

СПІВВІДНОШЕННЯ ГАРАНТІЙНИХ ЛИСТІВ ТА ЗАСТЕРЕЖЕНЬ В КОНОСАМЕНТІ

Сфера використання коносаменту тісно пов'язана з видачею гарантійних листів. Однією з ситуацій, у якій використовується гарантійний лист – це видача «чистого» коносаменту, тобто коносаменту без застережень прямо контактуючих дефектний стан вантажу або упаковки.

На сьогоднішній час, вираз «чистий коносамент» (антоніми – нечистий, foul, dirty, unclean, cloused) стійко увійшло до ділової практики та активно використовується учасниками договорів купівлі-продажу товару, перевезення вантажу морем, страхуванні та акредитивній угоді.

Поява виразу «Чистий» коносамент обумовлено розвитком кредитних відносин, переходом від простих взаємовідносин контрагентів за умовами ФОБ (вільно вдовж борту – FOB, free on board) до більш складних СІФ (перевезення, страхування, фрахт – CIF, carriage, insuranc, freight) [2]. Простим взаємовідносинам відповідали прості умови розрахунку, які в елементарній формі зводилися до того, що покупець або його представник оплачували товар безпосередньо під час завантаження на борт судна. Ускладнення взаємовідносин учасників договору купівлі-продажу вимагало нових умов розрахунку. Виникла акредитивна форма розрахунку.

Акредитивом називають платіжний документ, за яким кредитна установа (банк, страхова компанія, фонд тощо) дає розпорядження іншій кредитній установі за рахунок спеціально заброньованих коштів оплатити товарно-транспортні документи на відвантажений товар чи виплатити пред'явникові акредитиву зазначену суму грошей [5].

«Чистий» коносамент, в першу чергу, потрібен вантажовідправнику для оплати за акредитивом, тому що згідно зі ст. 27 Банківських Правил: Банк буде приймати тільки чистий транспортний документ. Чистим транспортним документом є документ, який не містить застереження або помітки, яка ясно констатують дефектний стан товарів або їх упаковки [7; 8]. Слово «чистий» не потрібно проставляти на транспортному

документі, навіть якщо акредитив містить вимогу, щоб транспортний документ був «чистим на борту».

У випадку, якщо вантаж поставлений відправником має дефекти, або його стан не відповідає відомостям зазначеним відправником вантажу, капітан судна повинен внести застереження про дефектність вантажу. Тут і виникає необхідність видачі гарантійних листів в обмін на «чистий» коносамент.

Видача «чистих» коносаментів в обмін на гарантійні листи є незаконною, якщо це направлено на введення в оману вантажоодержувача. Прикладом використання гарантійних листів у цьому випадку є справа Браун Дженкінсон проти Персі Далтон (Brown Jenkinson & Co Ltd v Percy Dalton (London) Ltd 1957), яка стала прецедентом у сфері використання гарантійних листів в морському бізнесі. Суть справи полягає в тому що відповідачі (Dalton), продали 100 діжок апельсинового соку компанії в Роттердамі, яка перепродала сік покупцю з Гамбурга. Позивачами були навантажувальними брокерами судна, на яке діжки були завантажені. Вони проінформували відповідачів, що діжки були старими, крихкими та протікали та про те, що в коносамент будуть внесені відповідні застереженнями. За проханням відповідачів та отримання гарантійного листа, позивачі підписали коносамент, за яким вантаж був отриманий в гарному зовнішньому вигляді та стані. Після доставки в Гамбург, діжки протікали та судновласник мав компенсувати збитки, завдані дефектністю вантажу. Позивачі звернулися до відповідачів з проханням компенсувати збитки, але відповідачі відмовилися виплачувати. Апеляційний суд Лондона визнав, що гарантійний лист не може слугувати підставою для позову проти вантажовідправника, оскільки судновласник через свого агента брав участь в обмані разом з вантажовідправником [10].

Ця справа є прикладом того що, гарантійний лист виданий в обмін на «чистий» коносамент не може бути підставою позову та компенсації наданих збитків.

Не дивлячись на те, що використання гарантійних листів є розповсюдженою практикою, воно несе багато ризиків, які повинен знати кожний перевізник / судновласник, коли йому пропонують прийняти такий лист.

Перевізник або судновласник бере не себе подвійний ризик у разі отримання гарантійного листа. По-перше, він ризикує втратити своє страхове покриття в ситуації, де він понесе витрати внаслідок видачі вантажу без оригіналу коносаменту, чи з інших причин, вказаних вище.

Адже Клуб взаємного страхування в багатьох випадках відмовляє покрити витрати пов'язані з невиконанням або поганим виконанням обов'язків перевізника. Ці обов'язки викладені у Правилах взаємного страхування. По-друге, він бере додатковий ризик, в тому що може повстати питання про дійсність такого листа та чи зможе воно бути підставою звернення до суду [6].

Хоча гарантійні листи і продовжують знаходити своє застосування в якості практичного вирішення труднощів, виникаючих у зв'язку з видачею коносаменту з застереженнями, приймати їх не рекомендується. Увесь ризик цього листа понесе судновласник. Він може втратити судно, якщо претензія доволі велика, а вантажовідправник не виконає добровільно виплату за гарантійним листом, яке не може бути підставою для позову.

Клуб взаємного страхування радить у разі використання гарантійних листів перевірити такі дані:

- чи платоспроможна компанія, яка надає гарантійний лист;
- вирішити, чи зможе такий гарантійний лист бути підставою для позову.

Список використаних джерел:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47-52. – Ст. 349.
2. Міжнародна Конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 1924 року [Електронний ресурс] / Верховна Рада України / Міжнародні документи. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року [Електронний ресурс] / Верховна Рада України / Міжнародні документи. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391
6. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 1979 року [Електронний ресурс] / Верховна Рада України / Міжнародні документи. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_010
7. Кокин А.С. Коносамент: Правовые аспекты / А.С. Кокин. – М.: Транспорт, 1987. 149 с.
8. Серафимов В.В. Правові функції коносаменту / В.В. Серафимов. – Режим доступу: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/>
9. Bills of lading – Delivery of cargo – Standard Letters of Indemnity [Electronic resource] / The Gard Group. – Access mode: http://www.gard.no/web/publications/content?p_document_id=62930
10. Letters of Indemnity – Best Practice [Electronic resource] / BDM. – Access mode: <https://bdmlawllp.com/blog/letters-of-indemnity-best-practice/>