

## **ЗА ПРАВОТО НА КОРАБНИЯ АГЕНТ ДА ВПИСВА ЗАБЕЛЕЖКИ В КОНОСАМЕНТА**

**доц. Антон Грозданов**  
ВСУ „Черноризец Храбър“

**Резюме:** В статията е разгледано правото на корабния агент да вписва забележки в издадения от него коносамент. Изследването се опира, както на българската, така и на международната (конвенционна) уредба. Акцентът е поставен върху влиянието на забележките относно действието на коносамента като ценна книга и товароразпоредителен документ.

**Ключови думи:** агент, коносамент, товар

## **ON THE SHIP AGENT'S RIGHT TO ENTER NOTES TO THE BILL OF LADING**

**Summary:** This article discusses the right of a ship agent to enter notes in a bill of lading issued by him. The study relies on both Bulgarian and international (conventional) regulations. Emphasis is placed on the impact of the notes on the effect of the bill of lading as a security and a shipping document.

**Keywords:** agent, bill of lading, cargo

Правната основа на изследваното субективно право се съдържа в разпоредбата на чл.111 КТК и по-специално по тълкуване *per argumentum a fortiori*.

Конструкцията на член 111 е повлияна от Брюкселската конвенция за унифициране на някои правила относно коносаментите от 1924 г. Според чл.3, ал.3, б. „с” от конвенцията коносаментът, издаден от превозвача, трябва да съдържа външния вид и състояние на стоките при условие, че превозвачът, капитанът или агентът на превозвача не са длъжни да заявят или да посочат в коносамента марки, брой, качество или тегло, за които те имат основание да подозират, че представляват неточно действително приетите от тях стоки или за които те нямат подходящи средства да ги проверят.

Вписването на забележки в коносамента е предвидено и в Хамбургската конвенция (Конвенция на ООН за морски превоз на товари) от 1978 г. Но за разлика от Брюкселската конвенция от 1924 г. и КТК вписването на забележките е уредено като задължение, а не като право на горепосочените лица. Аргумент за такъв извод може да бъде извлечен от чл.16, ал.1, според който, ако в коносамента се съдържат данните, които се отнасят до общия характер, основните марки, броя на колетите или вещите, теглото или количеството на товара, за които превозвачът или другото лице, издаващо коносамента от негово име, знае или има достатъчно основание да подозира, че те не съответстват напълно на фактически приетия, а в случай на издаване на „бордов“ коносамент – на натоварения товар, или ако той няма разумна възможност да провери такива данни, превозвачът или такова друго лице трябва да впише в коносамента забележка, в която той конкретно посочва подозренията или липсата на разумна възможност за проверка.

Първата хипотеза, в която агентът може да се възползва от правото си на забележка в коносамента, е налице, когато външната опаковка на товара

или неговото външно състояние възбужда подозрение (съмнение) по отношение на тяхната изправност. Следователно забележката в този случай ще носи изцяло субективен характер.

Втората хипотеза, в която агентът може да прави забележки в коносаментата, е, когато съдържанието на колетите му е неизвестно. Следователно забележката в този случай ще носи обективен характер, тъй като агентът няма възможност да провери с разумни средства съдържанието на колетите.

Третата хипотеза, в която агентът може да упражни правото си на забележка, е, когато неговият упълномощител – превозвачът е приел за превоз наливен или насипен товар, чийто данни не е могъл да провери при извършване на натоварването на кораба. Следователно забележката в този случай също носи обективен характер.

Забележките на агента оказват действие в отношенията между страните по превозния договор. От друга страна забележките оказват действие и върху самия превозен документ – на практика това е най-често коносамент.

В отношенията между страните правните последици на забележките се състоят не в освобождаване на превозвача от отговорност, нито в редуциране обема на тази отговорност. С други думи, забележките само изключват презумпцията, че превозвачът е приел товара, така както той е описан в коносаментата. Това означава, че доказателствената тежест относно факта, че товарът е приет за превоз, така както е описан в коносаментата, вече не лежи върху превозвача.

Член 117, ал.2 КТК презумира, че стоките, натоварени на кораба, съответстват по вид, количество и външно състояние на съдържащите се в коносаментата данни. Поради това всяко различие от количествен или качествен

характер ще бъде в тежест на превозвача, който ще трябва да доказва, че данните в коносаментата не отговарят на действителното състояние на стоката при натоварването ѝ. Ако е вписана забележка, изпращачът ще трябва да доказва достоверността на посочените от него и отразени в коносаментата данни, за да опровергае забележката.<sup>1</sup>

Горният научен извод намира опора и в английската съдебна практика, която е водеща в световен мащаб. В един от нейните прецеденти се казва, че коносаментът е доказателство *prima facie* (до доказване на противното) в полза на неговия предявител – получателя на стоката, че количеството стоки, което се твърди, е било натоварено, действително е било натоварено. За всяко по-малко количество е отговорен корабособственикът (превозвачът), освен ако докаже, че това по-малко получено количество не е било натоварено.<sup>2</sup>

Не е необходимо агентът да прави никакви специални анализи на товара, за да може да реализира правото си по чл.111, ал.1 КТК. Достатъчно е само външният оглед на товара или неговата опаковка да породи основателно съмнение у агента.

Агентът не е длъжен да прави забележки относно качеството на товара. Липсата на забележка в този смисъл не пресича възможността за защита срещу евентуални рекламационни действия от страна на получателя на товара. Този извод намира опора в закона. Съгласно чл.117, ал.2 КТК след издаването на коносаментата се счита, че товарът, означен в него, съответства по вид, количество и външно състояние на данните, които се съдържат в същия коносамент. Очевидно е, че в цитираната разпоредба не се говори за качество на товара.

В практиката не са редки случаите, когато товарите се превозват в

---

<sup>1</sup> Лазаров, И. и други. Морско право. В., с.193

<sup>2</sup> Прецедент *Smith & Co.v. Bedalin Steam Navigation Co. Ltd*, (1896) A.C. 70.

определена опаковка. В тези случаи агентът може да впише забележка в коносамента, която да пояснява, че съдържанието в опаковката му е неизвестно.

Забележките на агента в коносамента намаляват съществено доказателственото му значение като товароразпоредителен документ. Банките не приемат такъв коносамент. Купувачите, по правило, откриват в банките акредитиви в полза на изпращачите на товари при условие, че стойността на товарите ще бъде заплатена срещу представяне на комплект от „чисти“ коносаменти, т.е. коносаменти без забележки.<sup>3</sup>

Според Хагско-Висбийските правила превозвачът (в случая агентът) е длъжен да издаде коносамент, който да отразява видимото състояние на товара съобразно обоснованото впечатление на капитана. Нарушение на това задължение обаче извършва онзи, който, въпреки че е оправомощен да вписва забележка в коносамента, като се позове на факта, че една малка част от товара не е във видимо добро състояние, формулира забележката по начин, водещ до заключението, че целият товар или съществена част от него не е в добро състояние. Такъв извод е направил Адмиралтейският съд на Обединеното кралство в решението си от 2003 г. по делото „M/v “David Agmashenebeli” - Върховния съд за правосъдие – Q.B.D. (Адмиралтейският съд) установил, че на 10 април 1995 г. Agrosin Pte Ltd. - Сингапур продал на Grand Prestige Enterprises – Хонг Конг 35000 метрични тона урея в насипно състояние при условие C&F Free Out CQD до един безопасен кей в едно безопасно пристанище в Южен Китай за доставяне през май 1995 г. и започнал преговори за фрахтоване на м/к „David Agmashenebeli” от Baff Shipping – Рига. Последната компания на 19 април 1995 г. встъпила в рейсов чартър, според

---

<sup>3</sup> За подробности по този въпрос вж. **Грозданов, А.** Договорът за морски превоз на товари. ВСУ „Н. Храбър“, 2008, с. 145-152.

който тя фрахтовала кораба от Meezan Shipping and Trading Inc. - Торонто, което го е било наело за определено време от неговия собственик Georgian Shipping Company – Валета, Малта. Клауза 45 на чартъра между Meezan и Baff предвиждала:

Под надзора на независим сървейър с помощта на капитана/офицери от корабния екипаж никакъв повреден товар да не бъде натоварен в хамбарите. Ако такъв факт намери място, капитанът има право да спре натоварването, но фрахтователят и изпращачът незабавно ще бъдат уведомени, за да уредят отстраняване на замърсителите за сметка на фрахтователя.

Количеството/качеството на товара, както и определено от международен независим сървейър (SGS или друга неутрална международна организация) заедно с капитана да бъде окончателно и задължително за двете страни. Корабособственикът носи отговорност за количеството на товара, натоварен на борда.“

В същия ден Agrosin субфрахтовал от Baff кораба по същество на същите условия.

На следващия ден, 20 април 1995 г., Meezan наредил на капитана да натовари на борда уреата в насипно състояние по рейсовия чартър между Meezan и Baff за превоз от Котка за Китай. Корабът пристигнал в Котка и дал нотис за готовност да товари в 09.30 часа на 24 април 1995 г. Той имал 6 хамбара, в които преди това превозил товар въглища и товар пшеница. След спор за пригодността на хамбарите за товара първоначалният доставчик на уреата уведомил местните агенти, че със съгласието на Agrosin разрешава започване на товаренето. Но три часа след започването на товаренето капитанът изпратил на всички страни уведомление, че товарът съдържа ръжда, пластмаси и други замърсители и че има тъмен цвят. След завършването на натоварването капитанът вписал в капитанската разписка

следната забележка: „Товарът е загубил цвета си. В него се съдържат чужди примеси, например пластмаси, ръжда, каучук, камъни, черни частици.“ Въпреки спора относно това, дали в коносаментите следва да бъде вписана подобна забележка, капитанът постъпил така.

След спор за плащането на навлото, товарът бил разтоварен и било констатирано съвсем малко замърсяване. Но след като банката на купувача отказала да приеме коносаменти със забележки и след последваща дискусия между страните било постигнато съгласие за намалена цена.<sup>4</sup>

Този извод на Адмиралтейския съд на Англия, създаващ прецедент, не губи значението си и при действието на Конвенцията на ООН относно договори за международен превоз на товари, извършван изцяло или частично по море, съставена в Ню Йорк на 11 декември 2008 г. и подписана на 23 септември 2009 г. в Ротердам, Холандия (известна в практиката като Ротердамските правила).<sup>5</sup> Това особено се отнася до чл.40, посветен на забележките по информацията за товара в договорните условия. Когато агентът прибъгва до него следва да има предвид, че изразът „външен вид и състояние на товара означава вид и състояние на товара, които се определят въз основа на: а) разумен външен оглед на товара в опакован вид в момента на неговото предаване от изпращача на превозвача или на изпълняващата страна; б) какъвто и да било допълнителен оглед, който превозвачът или изпълняващата страна фактически извършва преди издаването на транспортния документ или на електронния транспортен запис (чл.36, ал.4 от Ротердамските правила).

За да привлекат постоянни изпращачи на товари, агенти на линейни компании понякога издават чисти коносаменти, въпреки че е

---

<sup>4</sup> [2003] Lloyd's Reports. 92.

<sup>5</sup> Пълния текст на конвенцията вж. в Official Records of the General Assembly, Sixty-third Session, Supplement №. 17, Annex 1. РБългария не е страна по конвенцията!

известно, че стоката е натоварена в съвсем не идеално състояние. В замяна на това те получават гаранционно писмо, освобождаващо агентите от всякакви последици. В най-общ план това е документ, с който изпращачът на товара поема задължение пред превозвача да заплати възможните вреди за последния, които са възникнали поради издаването на чист коносамент при наличието на недостатъци или дефекти на товарите.

Най-сполучливата характеристика на „чистия“ коносамент е дадена от един от съдебните лордове в Англия и тя е следната: „Това е ключ, който в ръцете на правомерния собственик е предназначен да отвори вратата на всякакъв плаващ или земен склад, в който стоките могат да бъдат намерени.“

В основата на дискусиата за и против издаването на гаранционни писма лежи решението на съда в Лондон за гаранционното писмо, дадено на кораба „Титания“. Търговецът „Пърси Далтон“ е натоварил през м. март 1956 г. на кораба „Титания“ 100 варела концентрат от портокалов сок, предназначен за превоз от Лондон за Хамбург. Превозвачът е знаел, че варелите са в лошо състояние и тежат, но въпреки това по молба на изпращача е издал чист коносамент срещу гаранционно писмо. В Хамбург е било констатирано, че 10 % от съдържанието на портокаловия концентрат е било изтекло. Получателят е поискал от превозвача заплащането на щетите. Превозвачът след заплащането на щетите на получателя е предявил иск срещу изпращача въз основа на гаранционното писмо, което е получил от него, и е поискал възстановяването на тези суми, които по повод на гаранционното писмо е заплатил на получателя. Изпращачът е отхвърлил претенциите на превозвача, като се мотивирал, че договорът между него и превозвача за издаване и приемане на гаранционно писмо и издаване на чист коносамент въз основа на него е незаконен. Искът, който е бил предявен от превозвача срещу изпращача, е бил отхвърлен от английския съд поради следните съображения: Когато



превозвачът и изпращачът прилагат гаранционно писмо добросъвестно и разумно, с дължимото внимание, то е много удобно, защото не става причина да се променя акредитивът, но когато се прилага небрежно, то може да доведе до ексцесии. Съдът е констатирал, че превозвачът предварително е знаел за лошото състояние на варелите и с издаването на чист коносамент е извършил нередност. Освен това той е zlepоставил себе си, като се е лишил от възможността да доказва лошото състояние на амбалажа по време на товаренето. Обещанието на изпращача да освободи превозвача от всички щети, които са настъпили поради издаването на чист коносамент, не може да служи като основание за предявяване на иска, защото в противен случай искът би бил предявен въз основа на незаконна сделка. Съдът е порицал поведението на изпращача, който е дал гаранционно писмо и след това се е отказал от поетите в него задължения, като се е мотивирал, че такава сделка е незаконна. Позоваването на незаконност на издаденото гаранционно писмо е доказателство за нетактичността на този, по чиято е бил издаден чист коносамент.

Всъщност с гаранционните писма се заобикаля контролът на банките, които оперират с коносаментите. Те не разглеждат уговорките по същество, които са вписани в коносаментите, но които опорочават товара, и отказват да извършат банкови операции с такива коносаменти. Банковите операции се извършват по нареждане на получателите на товарите и банките са длъжни да защитават интересите им. Получателите на товарите или който и да е държател на чист коносамент, приет от банка, очакват да получат товарите си в съответното количество и качество, посочени в коносаментите. Изплащането на акредитив от страна на банката е доказателство и гаранция, че коносаментът, който е представен за плащане, отговаря на изискванията на този акредитив.

Още през далечната 1962 г. Международната търговска камара е издала брошура „Проблемът за чистия коносамент“, в която е записано: „Понякога е възможно да се избягнат нежелателните забележки в коносаментите с издаване на чисти коносаменти срещу гаранционни писма. Това обаче е много опасна практика. Когато с приемането на гаранционното писмо се премълчават съществени факти, които получателят на стоката би трябвало да знае, счита се, че от правна гледна точка превозвачът е съучастник в измамата и гаранционното писмо само по себе си е недействително и незаконно. От друга страна, вярно е, че понякога съдържанието на забележките е по-малко важно, отколкото фактът на вписани забележки в коносамента.

Международната търговска камара е на мнение, че би било по-добре, ако издаването на гаранционни писма на превозвачите се практикува колкото се може по-рядко. Тъй като това е общоприета практика в търговията, създава се възможност някои изпращачи да скриват своята небрежност и да negliжират законните интереси на своите купувачи и общоприетия принцип на доверие в търговията, а това създава пречки за нормалното провеждане на търговските сделки.

Действително международната търговия е основана на доверието, което страните по външнотърговските договори имат към документите, които се издават при сключването и изпълнението на тези договори. Коносаментът е документ, който лежи в основата на цялата международна морска търговия. В тази връзка английските съдилища нееднократно са посочвали, че купувачите на стоки купуват стоки, а не искони молби. Те осъдиха подобна практика, като посочиха, че приемането на гаранционно писмо е действие, насочено към измама, и че самата гаранция трябва да бъде отхвърлена като нямаща правна сила. Следователно агентите на кораба сами стават отговорни за удовлетворяване на претенциите на онези, които, като са разчитали на достоверността на описанието в коносамента, са купили повредена стока.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup>Владимиров, И. Морско посредничество, с.75.