

Использование посреднических договоров при морской перевозке

Е. А. Наумова

*кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой
Кафедра бухгалтерского учета и аудита,
Санкт-Петербургский государственный морской технический университет,
Санкт-Петербург, Россия
elenanaumova@mail.ru*

Е. А. Карасева

*студент
Санкт-Петербургский государственный морской технический университет,
Санкт-Петербург, Россия
romashistaya@gmail.com*

Аннотация: Морские перевозки являются неотъемлемой частью цепочки поставок для большинства отраслей промышленности, что делает их основой мировой торговли. Этим объясняется актуальность вопросов правового регулирования морских перевозок, знание которых необходимо для эффективной организации международных транспортных операций.

Приведено описание линейной и трамповой морской перевозки. Рассмотрено понятие коносамента — основного товаросопроводительного документа в судоходстве, приведены преимущества и возможные сложности с его использованием.

Поскольку перевозка грузов характеризуется комплексностью отношений и многообразием применяемых договорных конструкций, авторами рассмотрены особенности заключения договоров морской перевозки, морского агентирования и морского посредничества. Обосновано значение посреднических договоров в транспортном обеспечении внешнеторговой деятельности.

Приведены основные законодательные и нормативные документы в сфере морских перевозок. Систематизированы требования к организации договорных отношений при осуществлении морской перевозки.

Ключевые слова: морская перевозка, линейная перевозка, трамповая перевозка, коносамент, договор морской перевозки, договор морского посредничества, договор морского агентирования.

Для цитирования: Наумова Е.А., Карасева Е.А. Использование посреднических договоров при морской перевозке. Ученые записки Российской академии предпринимательства. 2023. Т. 22. № 3. С. 76—82. <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2023-22-3-76-82>.

Use of intermediary contracts in maritime transportation

E. A. Naumova

*Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof., Head of Department
Department of Accounting and Audit, Saint Petersburg State Marine Technical University,
Saint Petersburg, Russia
elenanaumova@mail.ru*

E. A. Karaseva

*student
Saint Petersburg State Marine Technical University,
Saint Petersburg, Russia
romashistaya@gmail.com*

Abstract: Shipping is an integral part of the supply chain for most industries, making it the backbone of global trade. This explains the relevance of the issues of legal regulation of maritime transport, the knowledge of which is necessary for the effective organization of international transport operations.

The description of linear and tramp shipping is given. The concept of a bill of lading, the main shipping document in shipping, is considered, the advantages and possible difficulties with its use are given.

Since the transportation of goods is characterized by the complexity of relations and the variety of contractual structures used, the authors consider the features of concluding contracts for maritime transportation, maritime agency and maritime mediation. The significance of intermediary agreements in the transport provision of foreign trade activities is substantiated.

The main legislative and regulatory documents in the field of maritime transport are given. Systematized requirements for the organization of contractual relations in the implementation of maritime transportation.

Keywords: sea transportation, liner transportation, tramp transportation, bill of lading, maritime transportation contract, maritime mediation contract, maritime agency contract.

For citation: E.A. Naumova, E.A. Karaseva. Use of intermediary contracts in maritime transportation. *Scientific notes of the Russian academy of entrepreneurship*. 2023. T. 22. № 3. P. 76–82. <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2023-22-3-76-82>.

Особенности географического положения России, наличие протяжённой береговой линии способствуют непрерывному развитию транспортной инфраструктуры. На территории нашей страны сложилась одна из самых крупных и сложных транспортных систем в мире. В функционировании транспортной системы как связующего элемента экономики любой страны важную роль играет морской грузовой транспорт. Подавляющее большинство грузов, более 80 процентов, перевозится морским транспортом.¹

Морская перевозка может выступать как самостоятельным предметом сделки по транспортировке груза, так и являться одним из этапов смешанной перевозки, осуществляемой несколькими видами транспорта.

Перевозка грузов характеризуется комплексностью отношений и многообразием применяемых договорных конструкций, выбор которых зависит от различных обстоятельств, включая способ транспортировки и вид груза. Так, в Кодексе торгового мореплавания РФ (далее — КТМ РФ) в числе соглашений, регулирующих отношения в области морской перевозки грузов, указываются, в частности, договор перевозки, договор морского агентирования и договор морского посредничества.²

Процесс морской перевозки грузов может быть рассмотрен как целое, состоящее из нескольких этапов, каждый из которых является самостоятельным предметом сделки. Так, основными формами посредничества в международных перевозках являются:

- транспортно-экспедиторское обслуживание (специфические услуги по организации перевозки, не связанные непосредственно с перемещением грузов);
- брокерская деятельность (посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования);
- морское агентирование (взаимодействие с береговыми организациями, комплексное обслуживание судов в порту, защита интересов экипажа и судовладельцев, обеспечение работ, относящихся к реализации транспортных операций, подготовка грузов и оформление документов);³
- фрахтовое агентирование (продажа перевозок в интересах перевозчика);
- погрузо-разгрузочные работы;
- хранение грузов;
- лизинговые операции (в основном касающиеся аренды транспортных средств и контейнеров).

В зависимости от вида перевозки при регулировании транспортных отношений следует руководствоваться специальными нормативными правовыми актами, для морских перевозок таким документом является КТМ РФ. Предметом договора перевозки груза, определение которого

¹ Ocean shipping worldwide: [Electronic resource]. URL: <https://www.statista.com/topics/1728/ocean-shipping/>.

² Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 № 81-ФЗ, статья 418 // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/.

³ Кайгородова, Э.А. Правовой статус морского агента. Высокие технологии и инновации в науке: Сборник избранных статей Международной научной конференции. — Санкт-Петербург: ЧНОУ ДПО Гуманитарный национальный исследовательский институт «НАЦРАЗВИТИЕ», 2020. С. 208–211.

закреплено в статье 785 Гражданского Кодекса РФ (далее- ГК РФ), является транспортная услуга по перемещению имущества из одной точки координат в другую, хранению груза, осуществлению погрузочно-разгрузочных работ и иных действий.

В международном морском торговом судоходстве различают две основных формы организации перевозок: трамповую и линейную.⁴ Трамповая перевозка, как правило, используется при транспортировке большого количества однородного груза и предполагает, что при каждом случае перевозки судоходная компания заключает с грузоотправителем отдельный договор — чартер. Основные условия чартера носят рекомендательный характер и определены в КТМ⁵, однако они могут изменяться и дополняться по желанию сторон договора. Как правило, в договоре указываются порты погрузки и выгрузки, сроки готовности суда под погрузку, род груза и другие аналогичные сведения.⁶

Второй тип международной морской перевозки — линейный. Он подразумевает доставку груза морским транспортом в соответствии с регулярным графиком между заранее определенными портами. Основопологающий принцип линейного судоходства — принцип «общественности» перевозчика. Данный принцип подразумевает обязанность судовладельца принять к перевозке любой груз, соответствующий виду перевозимого груза для данного вида судна и делает недопустимой какую-либо избирательность в выборе грузоотправителя. Тарифы морских линий публикуются заранее на информационных порталах, что является публичной офертой. В случае изменения тарифов судовладелец обязан информировать об этом грузовладельцев.⁷

Линейное судно позволяет осуществлять транспортировку небольших партий разнородного груза. Отсюда более высокая стоимость линейных перевозок по сравнению с трамповыми — стоимость грузовых работ и перевалки грузов значительно выше, чем на трамповых судах в связи с разнообразием грузов.

Правовое регулирование линейных перевозок осуществляется в соответствии с положениями международных договоров, таких как Международная конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (вступила в силу с 13.05.2014) и Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (вступила в силу с 01.11.1992, Россия не является ее участницей).⁸ В российском законодательстве отсутствует единый документ, оформляющий данный вид отношений, однако на практике процедура заключения договора морской линейной перевозки не противоречит нормам гражданского права Российской Федерации и реализуется в соответствии с действующей редакцией ГК РФ.

Основанием для заключения договора морской перевозки грузов в линейном сообщении является направление грузоотправителем перевозчику заявки на перевозку груза (так называемый «букинг»). КТМ не определяет понятие и форму данной заявки, поэтому в большинстве случаев она разрабатывается перевозчиком самостоятельно. Заявка, как правило, содержит следующую информацию: наименование груза, его количество и груза, место и порт отгрузки, данные грузоотправителя, грузополучателя и другие сведения.

Основным транспортным документом в линейном судоходстве, удостоверяющим факт заключения договора морской перевозки груза, является коносамент, «...который подтверждает до-

⁴ Международное морское право (частное и публичное) / В.Н. Коваль, О.С. Стаценко, А.П. Никитина, Е.С. Иващенко. — Москва: ООО «Издательский Дом «Вузовский учебник»», 2017. 228 с.

⁵ Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 № 81-ФЗ, статья 120 // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/.

⁶ Ардышева, В.А. Особенности исполнения договора морской перевозки грузов. Актуальные проблемы науки и практики: Гатчинские чтения-2022: Сборник научных трудов по материалам IX Международной научно-практической конференции, приуроченной к празднованию 300-летия Российской академии наук, Том 2. — Гатчина: Государственный институт экономики, финансов, права и технологий, 2022. С. 63–66.

⁷ Скворцова, Т.А. Понятие и виды международной морской перевозки груза / Т.А. Скворцова, М.Х. Алиева, А.Г. Барнаган. Оригинальные исследования. 2022. Т. 12, № 10. С. 181–186.

⁸ Ляшенко, Д.А. Ответственность перевозчика по морским перевозкам / Д.А. Ляшенко, Д.А. Пучинкин, П.Е. Федоренко. Эпомен. 2019. № 34. С. 176–183.

говор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа».⁹

В коносамент в обязательном порядке должны быть включены стандартные реквизиты, вытекающие из условий купли-продажи груза, такие как наименование перевозчика, отправителя, портов погрузки и выгрузки, получателя, если он указан отправителем, а также некоторые специфические данные, в частности, коносамент также содержит информацию о наименовании груза и его особых свойствах, включая указание на опасный характер груза, внешнее состояние груза и его упаковки, стоимость фрахта, время и место выдачи коносамента, количество оригиналов и подпись перевозчика.¹⁰

При использовании коносамента лицо, выдающее его и принимающее, должны иметь в виду, что он основывается на торговом контракте и что в торговой и перевозочной практике он выполняет три функции:

- расписки перевозчика в приеме груза к перевозке, а также капитана в приеме груза на борт конкретного судна;
- доказательства наличия договора морской перевозки, регулирующего отношения между судовладельцем и грузоотправителем;
- товарораспорядительного документа, который определяет право владения товаром и служит предметом купли-продажи.¹¹

Коносаменты подразделяются на три основных вида: именной, ордерный или на предъявителя. Именной коносамент дает право получения груза тому лицу, чья фамилия указана в коносаменте, и фактически является формой договорного соглашения между перевозчиком и грузоотправителем. Ордерный коносамент фиксирует право определенного лица приказывать, кому должен быть выдан груз. Коносамент на предъявителя не содержит конкретных данных относительно лица, обладающего правом на получение груза и предполагает его выдачу любому предъявителю указанного документа.

Существует также классификация коносаментов по оборотоспособности, поскольку по своей сути коносамент является как товарораспорядительным документом, так и ценной бумагой. Ордерные коносаменты и коносаменты на предъявителя относятся к оборотным. Они получили широкое распространение в связи с тем, что их владелец сохраняет право распоряжаться грузом на всем его пути следования вплоть до прибытия в порт. Такой коносамент подлежит купле-продаже, а также может применяться в качестве дополнительного обеспечения при получении кредита.

Необоротный коносамент является именовым и предполагает, что груз подлежит выдаче лицу, которое указано на лицевой стороне документа. Согласно такому документу получатель вправе требовать выдачи товаров судовладельцем только при предъявлении оригинала коносамента.

Можно назвать определенные недостатки в использовании коносамента. Один из них состоит в необходимости физической передачи оригинала документа. В случае, если судно прибывает в порт до того, как грузополучателю доставлен оригинал, либо если оригинал утрачен, стоимость доставки может быть увеличена на сумму хранения груза в порту. Другим недостатком является возможность создания и реализации мошеннической схемы, при которой издаются несколько коносаментов на один и тот же груз.¹²

В целом, исследователи признают ведущую роль коносамента как товарораспорядительной ценной бумаги в сфере морской перевозки грузов.¹³

⁹ Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов // URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902905/>.

¹⁰ Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 № 81-ФЗ, статья 144 // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/.

¹¹ Зинченко, К.Д. К вопросу о регулировании морских перевозок. Молодой ученый. 2019. № 20(258). С. 310–312.

¹² Гончар С.Д. Вопросы применения коносамента и морской накладной в международной морской перевозке грузов. Актуальные проблемы развития цивилистической науки 2020: Сборник докладов XV Международной научно-практической онлайн-конференции профессорско-преподавательского состава, молодых ученых и студентов. Ростов-на-Дону – Москва: Издательство «Знание-М», 2020.

¹³ Иванова Т.А. Международные перевозки грузов. – Саратов: Издательство «Саратовский источник», 2022. 213 с.

При осуществлении морской грузоперевозки в рамках заключенного агентского договора реализуются три вида отношений:

- между агентом и судовладельцем, регулируемые агентским договором, который устанавливает их права и обязанности, объём полномочий агента и размер его вознаграждения;
- между судовладельцем и третьими лицами (например, договоры купли-продажи, фрахтования, страхования и так далее);
- между агентом и третьими лицами, возникающие в процессе заключения договоров агентом от своего имени либо от имени судовладельца.

Агентское обслуживание судов принципала, как правило, осуществляется через генеральных агентов, которые самостоятельно организуют и контролируют таковое обслуживание посредством заключения соглашений с субагентами от своего имени.

Различают две группы посредников в международных транспортных операциях — это экспедиторы и агенты морских линий. Основным содержанием их деятельности является организация перевозки груза и связанных с ней операций, однако экспедитор действует в интересах грузовладельца, а агент — в интересах перевозчика.

Агент морской линии действует на основании соглашения, которое он заключает со своим принципалом, то есть морской линией. Российское законодательство допускает особенности отдельных видов агентского договора.

КТМ РФ определяет назначение договора морского агентирования, широко распространенного в международной практике.¹⁴ Для оформления договорных отношений при предоставлении отдельных агентских услуг, на основании обычаев, сложившихся в морской практике, двумя значимыми международными морскими организациями — БИМКО (Балтийский и международный морской совет) и ФОНАСБА (Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов) было подготовлено Генеральное агентское соглашение.¹⁵

Это типовый договор, который может быть адаптирован в соответствии с индивидуальными потребностями сторон.¹⁶ ФОНАСБА было также разработано Стандартное линейное агентское соглашение, применяемое в линейном судоходстве.¹⁷ В случае возникновения какой-либо двусмысленности относительно того, какое соглашение регулирует работу агента, преимущественную силу будут иметь условия линейного соглашения.



Рис. 1. Участники отношений морской перевозки груза

Источник: Составлено авторами на основе¹⁸

Заключив агентское соглашение с принципалом, агент морской линии действует по его поручению и с целью оказания услуг морской перевозки оформляет собственные договоры с транспортно-экспедиторскими компаниями (см. рис. 1).

Экспедиторы, в свою очередь, могут выступать и как агенты, и как принципалы, что влечёт за собой разные последствия. Как агент, экспедитор обеспечивает предоставление услуг третьими лицами, в обязанности которых входит упаковка, транспортировка, таможенное оформление груза и его

¹⁴ Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 № 81-ФЗ, статьи 232–239 // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/.

¹⁵ BIMCO contracts. General Agency Agreement [Electronic resource] // URL: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/general-agency-agreement/>.

¹⁶ Михайлова, Л. А. Типовые агентские соглашения в области трансграничного морского агентирования. Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 3(79). С. 196–202.

¹⁷ Standard liner agency agreement: [Electronic resource]. //URL: https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2012/02/standard_liner_agency_agreement.pdf.

¹⁸ 2.2. Участники договора морской перевозки груза. Перевозка грузов морем. — Москва: ООО «МОРКНИГА», 2021. С. 55–64.

хранение и в этом случае, как правило, не несёт ответственности за ошибки или нарушения, допущенные поставщиками услуг.

Когда экспедитор выступает в качестве принципала, он заключает договор напрямую с грузовладельцем и выставляет ему единый счёт на всю сумму оказанных услуг. В качестве принципала, экспедитор обычно несёт ответственность за ошибки или нарушения, допущенные поставщиками услуг, с которыми он заключает договоры субподряда.

В конечном итоге выбор той или иной договорной конструкции будет зависеть от различных обстоятельств и особенностей осуществляемой перевозки, включая способ транспортировки и вид груза.

Повышение качества транспортного обслуживания и приведение его в соответствие с современными международными требованиями является одной из ключевых задач по развитию транспортного обеспечения внешнеэкономических сделок. Поэтому использование возможностей морских транспортных перевозок становится первоочередной задачей по развитию транспортной системы России.

Список литературы

1. Ардышева, В.А. Особенности исполнения договора морской перевозки грузов. Актуальные проблемы науки и практики: Гатчинские чтения – 2022: Сборник научных трудов по материалам IX Международной научно-практической конференции, приуроченной к празднованию 300-летия Российской академии наук, Гатчина, 27–28 мая 2022 года. Том 2. – Гатчина: Государственный институт экономики, финансов, права и технологий, 2022. С. 63–66.
2. Гончар, С.Д. Вопросы применения коносамента и морской накладной в международной морской перевозке грузов. Актуальные проблемы развития цивилистической науки 2020: Сборник докладов XV Международной научно-практической онлайн-конференции профессорско-преподавательского состава, молодых ученых и студентов, Ростов-на-Дону, 25 ноября 2020 года. – Москва: Издательство «Знание-М», 2020. С. 31–35.
3. Зинченко, К.Д. К вопросу о регулировании морских перевозок. Молодой ученый. 2019. № 20(258). С. 310–312.
4. Иванова, Т.А. Международные перевозки грузов. – Саратов: Издательство «Саратовский источник», 2022. 213 с. ISBN 978-5-9988-3555-7.
5. Кайгородова, Э.А. Правовой статус морского агента. Высокие технологии и инновации в науке: Сборник избранных статей Международной научной конференции. – Санкт-Петербург: ЧНОУ ДПО Гуманитарный национальный исследовательский институт «НАЦРАЗВИТИЕ», 2020. С. 208–211.
6. Ляшенко, Д.А. Ответственность перевозчика по морским перевозкам / Д.А. Ляшенко, Д.А. Пучинкин, П.Е. Федоренко. Эпомен. 2019. № 34. С. 176–183.
7. Международное морское право (частное и публичное) / В.Н. Коваль, О.С. Стаценко, А.П. Никитина, Е. С. Иващенко. – Москва: ООО «Издательский Дом “Вузовский учебник”», 2017. 228 с. ISBN 978-5-9558-0524-5.
8. Михайлова, Л.А. Типовые агентские соглашения в области трансграничного морского агентирования. Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 3(79). С. 196–202. DOI 10.17803/2311-5998.2021.79.3.196-202.
9. Скворцова, Т.А. Понятие и виды международной морской перевозки груза / Т.А. Скворцова, М.Х. Алиева, А.Г. Барнаган. Оригинальные исследования. 2022. Т. 12, № 10. С. 181–186.
10. Участники договора морской перевозки груза. Перевозка грузов морем. – Москва: ООО «МОРК-НИГА», 2021. С. 55–64.

References

1. Ardysheva, V.A. Features of the execution of the contract for the carriage of goods by sea. Actual problems of science and practice: Gatchina Readings – 2022: Collection of scientific papers based on the materials of the IX International Scientific and Practical Conference dedicated to the celebration of the 300th anniversary of the Russian Academy of Sciences, Gatchina, May 27–28, 2022. Volume 2. – Gatchina: State Institute of Economics, Finance, Law and Technology, 2022. P. 63–66.
2. Gonchar, S.D. Issues of the application of a bill of lading and a sea waybill in the international sea transportation of goods. Actual problems of the development of civil science 2020: Collection of reports of the XV International scientific and practical online conference of faculty, young scientists and students, Rostov-on-Don, November 25, 2020. – Moscow: Publishing house «Knowledge-M», 2020. S. 31–35.

3. Zinchenko, K.D. On the issue of regulation of maritime transport. *Young scientist*. 2019. No. 20(258). S. 310–312.
4. Ivanova, T.A. International transportation of goods / Saratov: Publishing house «Saratov source», 2022. 213 p. ISBN 978-5-9988-3555-7.
5. Kaigorodova, E. A. Legal status of a marine agent. High technologies and innovations in science: Collection of selected articles of the International Scientific Conference. — St. Petersburg: CHNOU DPO Humanitarian National Research Institute «NATIONAL RAZVITIE», 2020. P. 208–211.
6. Lyashenko, D.A. Responsibility of the carrier for maritime transport / D.A. Lyashenko, D.A. Puchinkin, P.E. Fedorenko. *Epomen*. 2019. No. 34. P. 176–183.
7. International maritime law (private and public) / V.N. Koval, O.S. Statsenko, A.P. Nikitina, E.S. Ivashchenko. — Moscow: LLC «Publishing House “Vuzovsky textbook”», 2017. 228 p. ISBN 978-5-9558-0524-5.
8. Mikhailova, L.A. Model agency agreements in the field of cross-border maritime agency services. *Bulletin of the O.E. Kutafin (MSUA)*. 2021. No. 3 (79). S. 196–202. DOI 10.17803/2311-5998.2021.79.3.196-202.
9. Skvortsova, T.A. The concept and types of international maritime transportation of cargo / T.A. Skvortsova, M.Kh. Alieva, A.G. Barnagyan. *Original Research*. 2022. T. 12, No. 10. S. 181–186.
10. Participants in the contract for the carriage of goods by sea. *Carriage of goods by sea*. — Moscow: MORKNIGA LLC, 2021. P. 55–64.