

УДК 347.463

**ПОНЯТИЕ И ВИДЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА****Скворцова Татьяна Александровна,**

кандидат юридических наук, доцент,

Ростовский государственный экономический университет (РИНХ).

tas242@yandex.ru

**Алиева Марзият Хасбулатовна,**

магистрант,

Ростовский государственный экономический университет (РИНХ).

alieva.marziat98@mail.ru

**Барнагян Анна Геворковна,**

магистрант,

Ростовский государственный экономический университет (РИНХ).

anna.kechedzhiyan@mail.ru

**Аннотация**

В статье рассматривается понятие договора международной перевозки груза, анализируются виды международной морской грузовой перевозки. Проанализированы различные взгляды исследователей на определение понятия международной перевозки груза, сформулировано авторское определение данного понятия. Исследованы линейная и трамповая грузовые перевозки на морском транспорте.

**Ключевые слова:** перевозка, международная перевозка грузов, морская перевозка, линейная перевозка, трамповая перевозка.

**THE CONCEPT AND TYPES OF INTERNATIONAL SEA CARGO  
TRANSPORTATION****Tatyana A. Skvortsova,**

candidate of legal sciences, associate professor,

Rostov State University of Economics.

tas242@yandex.ru

**Marziyat K. Aliyeva,**

master's student,

Rostov State University of Economics.

alieva.marziat98@mail.ru

**Anna G. Barnagyan,**

master's student,  
Rostov State University of Economics.  
anna.kechedzhiyan@mail.ru

---

**ABSTRACT**

---

The article discusses the concept of an international cargo transportation contract, analyzes the types of international sea cargo transportation. The different views of researchers on the definition of the concept of international cargo transportation are analyzed, the author's definition of this concept is formulated. Linear and tram cargo transportation on sea transport are investigated.

---

**Keywords:** transportation, international cargo transportation, sea transportation, linear transportation, tram transportation.

---

В условиях современности, международные грузоперевозки являются важной составляющей осуществления международной торговли. Однако в «Прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов» указано на снижение объема международных морских перевозок грузов:

- в 2020 году в заграничном сообщении объем перевозок грузов сократился на 9,7%;
- объем перевозок морским транспортом в 2021 г. оценивается на уровне 24,1 млн тонн (снижение на 2%) [3].

Для устранения данных обстоятельств и повышения конкурентоспособности морских портов России в Концепции указывается на необходимо обеспечить строительство новых и модернизацию действующих портовых комплексов, в первую очередь контейнерных терминалов.

В среднесрочной перспективе прогнозируется увеличение перевозок грузов морским транспортом к 2024 г. до 25,3 млн тонн (8,1% к уровню 2020 г.), а грузооборота - до 44,9 млрд т-км (5,7% к уровню 2020 года).

Дальнейшее развитие портовых мощностей также будет способствовать повышению независимости транспортного обеспечения внешней торговли от услуг иностранных морских портов.

В связи с этим важное значение приобретают вопросы правового регулирования договора международной грузоперевозки морским транспортом.

Международная морская грузоперевозка является одним из самых востребованных видов перевозки в международной логистике. Однако, хоть и международная морская перевозка существует и активно применяется уже достаточно долгий период времени, имеет обширную базу правового регулирования и множество примеров судебной практики, некоторые ее аспекты требуют дополнительного изучения и более конкретного правового регулирования. Так, важнейшим аспектом выступает определение терминологии, в том числе понятия международной морской перевозки грузов.

Для определения понятия и видов международных морских перевозок грузов следует в первую очередь обратиться к термину «международная перевозка грузов».

К.Д. Зинченко в качестве признаков международной перевозки грузов указывает: транспортный признак (перевозка транспортным средством, вне зависимости от его вида);

территориальный признак (международная перевозка должна реализовываться как минимум, по территории двух различных государств (пересечение территории иной страны));

место принятия груза и место назначения (международной перевозкой может быть признана каждая перевозка, в тот момент, когда груз принимается к перевозке в одном государстве с определенным местом назначения в другом)[7].

В.Г. Ермолаев и О.В. Сиваков под международными перевозками понимают перевозки, когда груз в процессе перевозки пересекает границу государства и перемещаются через территорию больше, чем одного государства [8]. Данное определение на наш взгляд не учитывает отсутствие признака международной перевозки при транзитном перемещении груза через территорию иностранного государства из пункта отправления в пункт назначения, находящийся в одном государстве. Так, например, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года не применяется к транзитным перевозкам [1].

В свою очередь, В.Т. Батычко считает, что «под международной перевозкой понимается перевозка грузов между двумя и более странами, которая исполняется при условиях, установленных заключенными данными государствами международными договорами» [4]. Однако и это определение по нашему мнению порочно, поскольку не всегда на территории государств перевозки могут действовать положения международных договоров.

На наш взгляд международная перевозка грузов – это перевозка грузов в международном сообщении в результате которой груз перемещается транспортным средством из пункта отправления в одном государстве в пункт назначения в другом.

В целях морской перевозки грузов используются суда. В соответствии со статьей 1 Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) (заключена в Брюсселе, 25 августа 1924 года) [2], судном признается любое судно, используемое для морской перевозки грузов. В морской перевозке грузов широко распространено использование следующих видов судов: универсальные суда для транспортировки генеральных, насыпных грузов, контейнеровозы, лихтеровозы, лесовозы, паромы, предназначенные для перевозки грузов в грузовых автомобилях и железнодорожных вагонах, нефтебалкеры. Широкое распространение имеет морская перевозка, осуществляемая судами-рефрижераторами, где устанавливается определенная температура в трюмах.

В международной морской перевозке грузов сложились две формы перевозки: линейная и трамповая. Линейная перевозка заключается в перевозке грузов морским транспортом по регулярному графику между заранее определенными портами.

Базовым принципом линейного судоходства является принцип общественного перевозчика, в соответствии с которым, перевозчик обязан принимать к перевозке всякий груз, который соответствует виду перевозимого груза для данного вида судна, при этом морским законодательством установлено, что избирательность перевозчика в выборе грузоотправителя недопустима. Перевозчики, посредством публикации на определенных информационных порталах, предлагают свои услуги, что является публичной офертой [5]. Отсюда следует, что любой отправитель груза, путем акцепта, может присоединиться к данной публичной оферте, таким образом, заключив договор перевозки линейным судном.

Линейное судно принимает к перевозке маленькие партии разнородного груза. В данном случае, перевозимые грузы будут считаться линейными или штучными. Считается, что линейное судоходство имеет более высокие ставки, нежели трамповое. Это обусловлено тем, что линейные суда часто ходят с неполной загрузкой, а также тем, что ввиду

разнообразия грузов, стоимость грузовых работ и перегрузки грузов значительно выше, чем на трамповых судах.

В линейном судоходстве отдельная партия груза оформляется отдельным коносаментом [6]. Линейная судоходная компания, при заключении договора перевозки груза, выдает каждому грузоотправителю комплект коносаментов. Как правило, условия коносаментов для всех грузоотправителей одинаковы, однако, как считает А.С. Кокин «в исключительных случаях руководство линейной судоходной компании меняет условия коносамента для отдельных грузоотправителей» [9].

Трамповая перевозка основывается на принципе индивидуального обслуживания. При таком виде судоходства, суда, как правило, загружаются большим количеством однородного груза. Стоимость таких грузов не высокая, что в свою очередь обуславливает меньшую стоимость перевозки в сравнении со ставками линейного судоходства. В некоторых случаях на одном судне при трамповой перевозке может перевозиться груз двух и более грузоотправителей, однако данный груз должен быть однородным.

Трамповая судоходная компания при каждом случае перевозки заключает с грузоотправителем договор международной морской перевозки груза в форме чартера, в котором содержатся взаимные обязательства фрахтователя и перевозчика. Условия чартера формируются в ходе переговоров между грузоотправителем и перевозчиком. Выделяются следующие виды чартерных перевозок:

1. Тайм-чартер. В таком фрахтовании судовладелец передает в аренду судно, совместно с экипажем на установленный период времени, взамен получения фрахта. Таким образом, судовладелец не в праве в период действия тайм-чартера эксплуатировать данное судно. Фрахтователь вправе назначить на судно суперкарго – лицо, которое будет следить за работой судовой команды и перевозимым грузом;

2. Дейли-чартер. Данный вид чартера схож с фрахтованием на один рейс. Дейли-чартер предполагает предоставление фрахтователю судна или его части для перевозки груза между определенными портами, при этом контроль судна осуществляется судовладельцем. Однако, в отличие от рейсового чартера, оплата производится не за количество груза, а за тонну дейдвейта судна за каждый день нахождения его в рейсе;

3. Бербоут-чартер. Основное отличие бербоут-чартера от тайм-чартера заключается в том, что все расходы по эксплуатации судна, за исключением амортизации, в период аренды ложатся на фрахтователя. Так же, фрахтователь сам формирует и содержит судовую команду. При данном виде чартера допускается смена флага судна. Существует бербоут-чартер, по истечению срока которого судно переходит в собственность фрахтователя.

Итак, на основании проведенного исследования установлено, что единое понятие международной перевозки грузов не сформулировано в правовых актах, в результате чего в науке международного частного права отсутствует единый подход к определению понятия и сущности международной перевозки грузов. На основании анализа различных позиций исследователей данной проблематики в статье было сформулировано следующее определение понятия договора международной перевозки грузов: «международная перевозка грузов – это перевозка грузов в международном сообщении в результате которой груз перемещается транспортным средством из пункта отправления в одном государстве в пункт назначения в другом».

При перевозках грузов морским транспортом сложились две основных формы перевозок: линейные и трамповые. При этом перевозки могут осуществляться на основании договора перевозки по коносаменту или на основании чартера.

**Список литературы:**

1. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Заключена в г. Женеве 19.05.1956, с изм. от 05.07.1978) // Справочная правовая система «Консультант Плюс».
2. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (вместе с «Протоколом подписания») (заключена в г. Брюсселе 25.08.1924) (с изм. от 21.12.1979) // Справочная правовая система «Консультант Плюс».
3. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов (разработан Минэкономразвития России) // Официальный сайт Министерства экономического развития РФ - <https://economy.gov.ru>
4. Батычко В.Т. Международное частное право. - Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2011. - 97 с.
5. Бразовская Я.Е., Цветкова Ю.С. Правовое регулирование морских транспортных операций.- СПб.: Academus, 2017. - 98 с.
6. 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. - М.: Издательство «Знание-М», 2020. - С. 31-35.
7. Зинченко К.Д. К вопросу о понятии международной перевозки грузов // Colloquium-Journal. 2020. № 15-4(67). - С. 35-38.
8. Ермолаев В. Г., Сиваков О. В. Международное частное право. Курс лекций. - М.: Былина, 1998. - 176 с.
9. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. - М.: Инфотропик Медиа, 2012. - 784 с.

**References:**

1. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Concluded in Geneva on 19.05.1956, with amendments. dated 05.07.1978) // Legal reference system "Consultant Plus".
2. International Convention on the Unification of Certain Rules on the Bill of Lading of 1924 (together with the "Protocol of Signature") (concluded in Brussels on 25.08.1924) (with amendments. dated 12/21/1979) // Legal reference system "Consultant Plus".
3. Forecast of socio-economic development of the Russian Federation for 2022 and for the planning period of 2023 and 2024 (developed by the Ministry of Economic Development of Russia) // Official website of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation - <https://economy.gov.ru>
4. Batychko V.T. International private law. - Taganrog: TTI SFU, 2011. - 97 p.
5. Brazovskaya Ya.E., Tsvetkova Yu.S. Legal regulation of maritime transport operations. - St. Petersburg: Academus, 2017. - 98 p.
6. Gonchar S.D. Issues of the use of the bill of lading and the sea waybill in 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. - M.: Publishing House "Znanie-M", 2020. - pp. 31-35.

7. Zinchenko K.D. On the question of the concept of international cargo transportation // Colloquium-Journal. 2020. № 15-4(67). - Pp. 35-38.
8. Ermolaev V. G., Sivakov O. V. Private international law. Course of lectures. - M.: Bylina, 1998. - 176 p.
9. Kokin A.S. International sea cargo transportation: law and practice. - M.: Infotropik Media, 2012. - 784 p.