



УДК 372.881.111.1

**Молева Марина Валерьевна**, преподаватель, аспирант кафедры «Теории и практики иностранных языков и лингводидактики»

Нижегородский государственный педагогический университет им. К. Минина.

603002, Нижний Новгород, ул. Ульянова, 1

Волжский государственный университет водного транспорта

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

### ЛИНГВИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ (ЧАРТЕР, КОНОСАМЕНТ) НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ

*Аннотация.* В статье рассматриваются языковые характеристики англоязычных документов, сопровождающих грузовые перевозки морским транспортом. Исследуются непосредственно лексические, грамматические и стилистические особенности коносамента и чартер-партии, а также кратко анализируется сфера функционирования данных документов.

*Ключевые слова:* письменное профессиональное общение на английском языке, коносамент, чартер, языковые особенности, языковые средства, документный текст, юридические термины, экономические термины, морская терминология, официально-деловая сфера коммуникации.

Современный этап развития морской судовой практики, базирующейся на международных контактах, включает как устное, так и письменное иноязычное общение. В условиях письменного профессионального общения на судне особое значение приобретает, помимо деловой судовой переписки на английском языке, изучение иноязычных деловых документов, таких как коносамент и чартер (чартер-партия). В настоящей статье мы рассмотрим языковые особенности такой деловой документации, составляющей правовую основу перевозок грузов морским транспортом. Приведем краткие определения данных видов документов.

Коносамент представляет собой документ международного образца, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю в подтверждение принятия груза к перевозке морским транспортом с обязательством доставить груз в порт назначения [1]. Англоязычный вариант коносамента, bill of lading, сокращенно BOL (B/L), трактуется как документ, содержащий описание отгружаемых товаров, название судна, имена грузоотправителя и грузополучателя [2]. Чартер, или чартер-партия, является договором о фрахтовании судна, т.е. договором о перевозке морским транспортом груза или пассажиров [2]. Оба документа имеют юридическую силу, что отражается на их форме, структуре и языковых особенностях. По форме и структуре коносамент и договор о фрахтовании судна являются типовыми документами, эксплуатирующими определенный традиционный шаблон, принятый в англоязычных странах. С лингвистической точки зрения данные документы представляют собой образцы сложной письменной речи, насыщенной развернутыми

сложносочиненными и сложноподчиненными предложениями, причастными и деепричастными оборотами. На наш взгляд, языковые средства, использованные в коносаменте и чартер-партии, прежде всего отражают задачи, стоящие перед партнерами по коммуникации, участниками деловых отношений (грузоотправителем, грузополучателем, перевозчиком и т.д.). Цель данных документов - соблюсти деловые интересы сторон, не допустить ущерба перевозимого груза, избежать неправомерной ответственности и т.д. Соответственно, используемые в таких документных текстах языковые средства направлены на выражение однозначности деловых намерений сторон, недопустимости двойственного толкования различных положений документов, четкости в обозначении предметной сферы документа и др. Инвентарь языковых средств, задействованных в таких образцах иноязычной письменной речи, по словам М.И. Солнышкиной, передает специфику языка профессионального общения [3].

В качестве образца приведем фрагменты документного текста коносамента и чартера (чартер-партии) на английском языке (Примеры 1 и 2). В Примере 1 приведен фрагмент коносамента, описывающий условия размещения груза на судне и степень ответственности, определяемая для фрахтователя или перевозчика в таких условиях. Пример 2, демонстрирующий фрагмент чартер-партии, предлагает описание процедуры погрузки груза на борт судна. Оба фрагмента данных документных текстов демонстрируют лингвистическое обеспечение, характерное для таких образцов речи.

Пример 1.

A Dry Cargo Bill of Lading.

Optional Stowage and Deck Shipment. The Carrier is at Liberty to stow goods in poop, forecastle, shelter deck, spare bunkers or any covered space commonly used in the trade for the carriage of such goods and when so stowed shall be deemed for all purposes to be stowed under deck. Where the goods are stated herein to be received and / or shipped as deck cargo such goods are carried at Merchant's risk, in which case the Carrier shall be under no liability for any loss or detention thereof, or damage thereto, arising from any cause whatsoever [4].

(Размещение по усмотрению Перевозчика и отправка груза на палубе. Перевозчик по своему усмотрению может размещать грузы в кормовом отсеке судна (на юте), носовом отсеке, навесной палубе, запасных бункерах или в любых других крытых помещениях судна, обычно используемых в торговом мореплавании для перевозки таких грузов, и при таком размещении считается, что все грузы находятся в подпалубном пространстве. Если грузы указаны в настоящем документе для получения и / или отправки в качестве палубного груза, то такие грузы перевозятся на риск Грузоотправителя (Фрахтователя), и в этом случае Перевозчик не несет никакой ответственности за любую его потерю или задержание, или повреждение, возникшее по какой бы то ни было причине).

Пример 2.

Uniform General Charter.

Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board. If loading takes place by elevator cargo to be put free in vessel's holds, Owners only paying trimming expenses. Any pieces and / or packages of cargo over two tons weight shall be loaded, stowed and discharged by Charters at their risk and expense [4].

(Фрахтователи предоставляют и оплачивают услуги грузчиков для выполнения необходимой работы по доставке груза к судну на берегу или на борту лихтеров, судно только поднимает груз на борт. Если погрузка осуществляется грузовым лифтом для размещения груза в трюмах судна, Владельцы оплачивают только расходы по распределению груза в трюме (штивку груза). Любые части и / или упаковки груза весом более двух тонн должны быть загружены, уложены и выгружены Фрахтователями на свой риск и за свой счет).

Исследуя лексическое, грамматическое и стилистическое обеспечение договоров, И.М. Шеина отмечает создаваемые специальными языковыми средствами обязательность будущих действий, указанных в тексте договора, предписание, категоричность. В отношении лексических средств автор выделяет три основные группы лексики, характерной для текста англоязычного договора: 1) юридические термины; 2) экономические термины; 3) клише, отличающие официально-деловой стиль [5].

Во фрагментах коносамента и чартера, приведенных в Примерах 1 и 2, представлены все три группы лексики, указанной И.М. Шеиной. К юридическим терминам следует отнести такие лексические единицы, как «be at liberty» (быть вправе), «shall be deemed» (будет считаться), «damage» (ущерб), «under no liability» (не нести ответственности), «at risk and expense» (на риск и за счет) и др. Экономические термины представлены такими выражениями, как: «goods» (товары, грузы), «trade» (торговля, торговое дело), «to ship» (отгружать), «procure» (закупать, приобретать), «pay» (оплачивать), «expenses» (расходы). К третьей группе лексики, деловым клише, канцеляризмам, можно отнести следующие выражения: «for all purposes» (во всех отношениях), «thereof» (таковой), «herein» (выше/нижеизложенный, упомянутый, «in which case» (в таком случае) и др. Такие клише официально-делового стиля, представленные в коносаменте и чартере, считаются архаичными формами, но тем не менее они активно используются и в текстах современных документов. Важной отличительной чертой коносамента и чартера становится использование специальной морской терминологии, правильное понимание которой в данных документа становится основной задачей кадров морского флота. В Примерах 1 и 2 к специальной морской лексике относятся такие лексические единицы, как «on board» (на борту), «roor» (носовой отсек), «vessel's holds» (трюмы судна), «trimming expenses» (расходы по штивке груза), «deck cargo» (палубный груз), «lighter» (лихтер, баржа) и др. Исключительно важную роль знания и адекватного понимания и использования морской терминологии отмечает Е.В. Цибульская. Такие документы, как коносамент и чартер ученый относит к эпистолярному общению на море, а морской терминологии отводит ключевую роль. Несмотря на то, что в русскоязычном экипаже моряки часто обращаются к русскоязычному, дублированному тексту договоров, в смешанном экипаже работа ведется с англоязычной версией документа [6].

Анализ грамматической стороны коносамента и чартера позволил выявить их общие грамматические особенности. И.М. Шеина упоминает среди наиболее характерных грамматических черт договоров использование модального глагола «shall», выражающего должностное, конструкций страдательного залога, причастных оборотов, инфинитивных конструкций [5]. Именно такие формы используются в текстах коносамента и чартер-партии. Например, «shall be deemed» (должны считаться), «shall be under no liability» (не несут ответственности, т.е. не должны нести ответственности), «shall be loaded, stowed and discharged» (должны быть погружены, размещены и выгружены). Примерами использования причастных оборотов с употреблением Participle I, в том числе и абсолютного причастного оборота, служат следующие конструкции: «arising from any cause whatsoever» (возникающие по какой бы то ни было причине), «vessel only heaving the cargo on board» (судно только принимает груз на борт), «Owners only paying trimming expenses» (Владельцы оплачивают только расходы по штивке груза); причастных оборотов с употреблением Participle II: «commonly used in the trade for the carriage of such goods» (обычно используемый в торговом мореплавании для перевозки подобных грузов). В текстах данных документов активно используются инфинитивные конструкции с действительным и со страдательным залогом, например, «to stow/ to be stowed» (размещать/быть размещенным), «to be received and / or shipped» (быть полученным и/или отгруженным), «Charterers to procure and pay» (Фрахтователи нанимают и оплачивают), «the lighters to do the work» (лихтеры выполняют работу), «cargo to be put» (груз должен быть складирован) и т.д.

Что касается стилистических особенностей, коносамент и чартер могут быть безоговорочно отнесены к официально-деловому стилю, сфере, активно привлекающей внимание современных исследователей. Исследуя лингвистическую сторону деловой коммуникации, О.П. Сологуб представляет официально-деловой язык как специализированную, непрерывно подвергающуюся обработке подсистему языка, призванную выполнять функцию административного управления. Согласно выводам исследователя, речемыслительная деятельность в деловой сфере коммуникации характеризуется: 1) преднамеренностью; 2) планомерностью; 3) осознанностью; 4) нацеленностью на создание стандартизированных, унифицированных текстов; 5) предназначенностью для использования в институциональной сфере. В качестве субъекта в деловой сфере общения выступает коммуникант, имеющий подготовку в какой-либо определенной сфере профессиональной деятельности [7].

Овладение деловой письменной иноязычной речью таких сложных видов документов, как коносамент и чартер-партия как в рецептивном, так и в продуктивном планах, предполагает наличие профессионального опыта в морской сфере деятельности, усвоение лингвистических средств, структурных характеристик документных текстов, адекватного восприятия таких текстов как средства межкультурного общения.

### Список литературы:

1. <https://dic.academic.ru/> (дата обращения: 30.05.2020)
2. Пивовар А.Г. Большой англо-русский юридический словарь. Более 50 00 слов и выражений. / А.Г. Пивовар. М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 864 с.
3. Солнышкина М.И. Асимметрия структуры языковой личности в русском и английском вариантах морского профессионального языка / М.И. Солнышкина. – Автореф. ... дис. д-ра филол. наук: 10.02.20. Казань, 2005. – 56 с.
4. Бобровский, В.И. Судовая документация и переписка на английском языке. Учебное пособие [Текст] / В.И. Бобровский. – М., ЦРИА «Морфлот», 1979. – 249 с.
5. Шеина, И.М. Прототипическая и дискурсивная модели жанра «договор» / И.М. Шеина // Иностранные языки в высшей школе. Научный журнал. – Рязань, 2015. – Выпуск 1 (32). – С. 42-51
6. Цибульская, Е.В. Теория и методы профессионального языкового образования морских судоводителей / Е.В. Цибульская. – Дис. д-ра пед. наук: 13.00.08. – Новосибирск, 2001. – 391 с.
7. Сологуб О.П. О взаимодействии искусственного и естественного начал в сфере официально-делового общения (к вопросу об антиномическом устройстве официально-делового языка) // Вестник Томского государственного университета. –2009. – №3(7). – С. 49-59

## LINGUISTIC SUPPORT OF SHIPPING CONTRACTS (CHARTER, BILL OF LADING) IN THE ENGLISH LANGUAGE

Marina V. Moleva

*The article discusses the linguistic characteristics of English-language documents accompanying cargo transportation by sea. The lexical, grammatical and stylistic features of the bill of lading and charter parties are directly investigated, and the scope of functioning of these documents is briefly analyzed.*

*Keywords: written professional communication in English, bill of lading, charter, language features, language means, document text, legal terms, economic terms, maritime terminology, official business communication.*