

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	5
1. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ І ЗАКОНОДАВЧІ ОСНОВИ МОРСЬКОГО АГЕНТУВАННЯ	
1.1. Історичні передумови виникнення морського агентування	6
1.2. Національне законодавство про агентування та міжнародні договори у цій сфері (Практичний коментар)	10
2. ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО АГЕНТУВАННЯ	
2.1. Умови договору морського агентування	25
2.2. Способи та порядок укладання договору морського агентування	28
2.3. Строк дії та припинення договору морського агентування	31
2.4. Види агентів та учасники договорів у сфері діяльності агента	33
2.5. Агент у міжнародній практиці	38
3. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ФОРМИ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ АГЕНТСЬКИХ КОМПАНІЙ	
3.1. Національні асоціації морських агентів	57
3.2. Міжнародні об'єднання національних агентських компаній	61

4. ПРАКТИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКОГО АГЕНТУВАННЯ

4.1. Функції агента до приходу судна до порту	67
4.2. Функції агента під час стоянки судна у порту	75
4.3. Функції агента після відходу судна з порту	88
4.4. Поняття дисбурсментського рахунку	89
4.5. Вимоги до оформлення та перевірки дисбурсментського рахунку	92
4.6. Види винагороди морського агента	95
4.7. Портові збори та плати за послуги, що надаються судну в порту	98
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ	104

Передмова

Організація транспортних перевезень та обслуговуючих їх видів комерційної діяльності стає об'єктивним та суттєвим, поширеним об'єктом суспільних відносин, договірної діяльності у морському бізнесі. До таких договорів належить договір морського агентування.

Морське агентування – одне із специфічних функцій, виконуваних морськими посередниками. Посередницька діяльність широко поширена у торгівлі, страхуванні та на транспорті. Особливе місце вона посідає у морському бізнесі.

Сьогодні морська агенція – дуже складний інститут морського господарювання та права. Насамперед – це економічна категорія, бо передбачає певну господарську діяльність під час обміну товарів у процесі їх морського перевезення. Але як діяльність особливого виду, морське агентування на певному щаблі розвитку стає і правовою категорією, що регулюється законодавчо та договорами. Проблема вдосконалення агентування та його правового регулювання є актуальною у всьому світі. Це пов'язано з різким збільшенням обсягу вантажів, що перевозяться, підвищенням вимог до морських суден з урахуванням їх спеціалізації, ускладненням методів проведення контролю стану та оснащеності суден, а найголовніше – посередництва між суб'єктами морського бізнесу. З погляду логістики, морського агента можна вважати обслуговуючою ланкою в ланцюзі постачання.

1. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ І ЗАКОНОДАВЧІ ОСНОВИ МОРСЬКОГО АГЕНТУВАННЯ

Результатом вивчення цього розділу мають стати вказівки законодавства щодо агентської діяльності

1.1. Історичні передумови виникнення морського агентування

Інститут агентства знайомий країнам різних правових систем. Витоки цього інституту слід шукати у часи, як у торговому обороті з'явилися особи, які виступають посередниками у сфері інших. Такі посередники були відомі Єгипту, Стародавньому Риму та Греції. Так, наприклад, захист інтересів іноземців та надання їм допомоги на території стародавнього Риму та Греції надавали призначені місцевою владою претори та проксі. Помічників (посередників) для здійснення угод купці та підприємці шукали як серед вільних людей, яким давався *mandatum*, так і серед підвладних. Преторським едиктом було встановлено, що й підвладний син, володіючи пекулієм чи будучи прикажчиком чи шкіпером свого господаря, укладав угоди з третіми особами, ці особи могли стягувати за операціями як із нього, а й його домоволодарі (*pater familias*).

Середині XIV століття епохи панування мануфактурою форми капіталістичного виробництва в Європі, яка тривала до 70-х рр. XVIII ст., характеризується бурхливим зростанням виробництва товарів та, як наслідок, розширення морської торгівлі. Вітрильні судна переважно британських, іспанських та голландських судноплавних компаній здійснювали регулярні рейси між морськими портами метрополій та колоній. Судноплавство стало набувати

дедалі регулярнішого характеру. У цей період відкриваються вітрильні лінії між портами Англії, Німеччини, Голландії та Франції.

У збірці морських звичаїв Іспанії XIV століття визначалися деякі агентські функції, які виконували морський писар (*scribanus*). У Франції згадка про офіційного представника морського оператора на березі зустрічається в XIV столітті, у Статуті міста Марселя та Ордонансах Пилипа IV, а також у пізніших юридичних актах. Морським агентам присвячені цілі розділи в едикті від 1657 і ордонанси від 1681 року.

Агенти знаходили собі застосування скрізь, де розвиток торгівлі вимагало участі посередників. Про таких посередників на біржах Барон Білфед писав: «Маклери, агенти та інші подібні люди, які служать звідниками між купцями, повинні бути люди добрі і знатні, і треба, щоб вони присягали перед суддями чи начальниками комерції: а коли вони втручаються у продаж, на купівлю й у міну товарів чи векселів, на навантаження судів, треба їх також почитати за певний рід служителів у своїй, їх свідоцтво приймається у всіх спірних випадках, у яких його вимагатимуть, і які до них ставляться ...»

У 1804 і 1807 у Франції були прийняті цивільний і торговий кодекси відповідно. Вони стали прототипами кодексів, які з'явилися пізніше інших країнах Європи.

Ускладнення взаємовідносин між комерсантами, стрімкий розвиток громадянського та торговельного права послужило виділенню наступних підгалузі права: вексельного, морського та страхового.

Розвиток інституту агентування в країнах континентальної Європи свідчить про те, що протягом тривалого часу переважно судова практика та звичай визначали поняття та правила щодо агентських відносин. Європейські країни не змогли в той період упоратися із завданням законодавчого регулювання агентських відносин.

Питання часу появи морського агента на практиці морського судноплавства є особливим. Як бачимо, вже у середині XIX століття у діяльності різних посередників під час укладання договорів про перевезення та надання допомоги судновласнику чи капітану виявляються характерні процедури, властиві традиційної діяльності морського агента. Незважаючи на те, що визначити момент появи морського агента з погляду сучасних уявлень про нього досить складно, все ж таки можна стверджувати, що його поява пов'язана зі швидким розвитком морського судноплавства після впровадження парових двигунів на судах.

У всіх портах створюються спеціалізовані агентські компанії, що виконують функції представництва та посередництва, які надають послуги у вирішенні всіх питань, що виникають у зв'язку із заходом судна до порту. Працівники цих компаній – морські агенти – стають сполучними фігурами у морському бізнесі.

Запитання:

- 1. В якій якості виступає агент у логістичному ланцюзі?*
- 2. Стислі історичні відомості про агентування.*
- 3. Відповідно до якого показника оцінюється рейтинг/рівень агентської компанії.*

1.2. Національне законодавство про агентування та міжнародні договори у цій сфері (Практичний коментар)

За своєю морське агентування це один із сервісів, що застосовуються у сфері мореплавання. Зазначимо, однак, що на сьогоднішній день всеосяжного правового регулювання інституту морського агентування немає. У більшості країн немає спеціальних законодавчих актів, присвячених морському агентуванню. У міжнародних документах є норми щодо морського агентування, проте всі вони мають уривчастий, розрізнений характер і регулюють лише деякі аспекти агентської діяльності.

Відносини морського агентування регулюються нормами приватного міжнародного права, зокрема морського як спеціальної підгалузі.

Формування міжнародно-правових норм щодо морського агентування має свої особливості. Однією їх те, що у XIX столітті головним джерелом міжнародного морського права були міжнародно-правові звичаї. На зміну їм прийшли міжнародні договори чи конвенції, які у час стали головними джерелами міжнародного морського права.

У сучасній Україні законодавчу базу морського агентування складають Закони України, Положення, Накази міністерств тощо.

Основним законодавчим актом, що регулює морські правовідносини, є Кодекс торговельного мореплавання України 1995 року, затверджений постановою Верховної Ради України від 09.12.94 № 227 // 94-ВР.із змінами та доповненнями 2013 року, Закон України «Про морські порти» а також акти, прийняті у розвиток останнього Закону, наприклад, «Положення про порядок надання послуг у портах» та Наказ МУУ № 316-2013 «Про портові збори» та ін.

Згідно з прийнятою в усьому світі практикою, правове регулювання агентської діяльності в портах України здійснюється також за допомогою системи нормативних актів адміністративного

характеру, в т.ч. носять локальний характер (Зведення звичаїв портів, Обов'язкові постанови щодо портів, Правила ліній). Вони регламентують поведінку сторін в агентських відносинах та передбачають встановлення відповідних критеріїв та галузевих вимог. На сьогоднішній день видано низку важливих підзаконних актів: постанов Кабінету Міністрів, накази та інструкції Міністерства Транспорту інфраструктури, тарифні керівництва та правила тощо. Наприклад, наказ Міністерства інфраструктури України від 17.05.1994 р. п. 2.1 «Умови та правила здійснення агентування та фрахтування морського торговельного флоту та контроль за їх дотриманням», де термін «агентування» визначено як обслуговування суден у морських, річкових портах України, який здійснюється судовим агентом, який надає послуги судну, пов'язані з торговим мореплавством. Відповідно до п. 2.3 згаданого наказу, агент – це будь-яка особа (фізична чи юридична), яка бере участь від імені та за рахунок власника, фрахтувальника, оператора судна або власника вантажу у наданні послуг у сфері морських перевезень.

З цього визначення випливає, що принципал повинен бути судовласник, фрахтувальник, оператор судна, власник вантажу. В останньому випадку агент виконує також експедиторські функції або функції протектинг-агента. Зазначене правове становище цілком відповідає існуючій міжнародній практиці, коли фірма суб'єкта сервісної діяльності на морському транспорті поєднує агентські, брокерські або навіть фрахтові послуги. Такі операції слід зазначати належним чином у статутах таких фірм.

Крім нормативно-правових актів, агентські відносини між сторонами регулюються власне положеннями договорів морського агентування.

У КТМУ інститут морського агентування регулюється главою V, яка визначає загальні положення договору морського агентування, права та обов'язки морського агента, обов'язки судовласника, порядок припинення договору. Наприклад, ч. 2 ст. 116 КТМ

передбачає, що плата за послуги морського агента встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням із Міністерством економіки.

Зі змісту ч. 3 ст. 116 КТМ випливає, що морський агент, що діє від імені судновласника, має право також діяти на користь іншої сторони, якщо вона його на те уповноважала і якщо судновласник не заперечує. Це означає, що в системі агентських відносин «Принципал – Агент – Третя особа» агент, який є представником принципала, має право здійснювати операції щодо будь-якої третьої особи за її дорученням та за згодою принципала. Таке право агента виступає комерційному представництву, тобто представництву у сфері підприємницької діяльності.

Такі ситуації, коли агент виконує паралельно функції експедитора, тобто працює на користь судновласника і вантажовласника одночасно, не поодинокі, хоча класично – це нонсенс, який, зрештою, призводить до конфлікту інтересів. Але з огляду на можливість здешевлення сервісу сторони погоджуються. *Автор з адвокатського досвіду не радить чинити в такий спосіб оскільки витрати через конфлікт завжди перевищують.* (Тут і надалі виділені курсивом думки автора, сформовані досвідом чи дуже важливі аспекти.)

Відповідно до ст.ст. 117, 118 КТМ слід також, що договір морського агентування за своєю природою є договором доручення, оскільки принципал називається довірительом, агент виступає як повірений, що узгоджується з відповідними статтями ЦК.

У морській сфері практичне значення мають звичаї як джерело права, тому особи, які контактують з морським агентом, не вдаються до подробиць повноважень останнього. Цей факт відображає норму, закріплену в ч. 2 ст. 118 КТМ, відповідно до якої у разі обмеження довірительом звичайних повноважень морського агента будь-яка угода, вчинена ним з третьою особою, яка діяла сумлінно, є дійсною та обов'язковою для довірителя, якщо тільки третій особі не було

відомо про таке обмеження. Це вкотре підтверджує, що принципал юридично зацікавлений мати правовідносини з агентом особисто.

КТМ України не є єдиним законодавчим документом, який регулює найскладнішу в юридичному сенсі діяльність агента. Щоб уникнути будь-яких прогалин у законодавстві КТМ, містить важливе положення, а саме ст. 4, яка встановлює, що «у цивільних, адміністративних, господарських та інших правовідносин, що виникають із торговельного мореплавання та не врегульовані... Кодексом, відповідно застосовуються правила цивільного, адміністративного, господарського та іншого законодавства України».

Насамперед агентські відносини регулюються Цивільним кодексом України, а саме главою 31 «Комерційне посередництво (агентські відносини) у сфері господарювання», ст.ст. 295-305, що дають визначення агентської діяльності, підстави виникнення агентських відносин, предмет договору щодо агентських відносин, відповідальність за порушення агентського договору.

Так, наприклад, стаття 295 ЦКУ містить опис діяльності, яку слід вважати агентською. Комерційне посередництво (агентська діяльність) – вид господарської діяльності, яка може мати місце на підставі договору та положень законодавства про підприємництво, свободу договорів. З тлумачення наведеної норми випливає, що терміни «комерційне посередництво» та «агентська діяльність» вживаються як синоніми. Така діяльність має такі ознаки: це діяльність надання послуг агентом *на користь* особи або осіб, яких він представляє; такі послуги мають бути пов'язані з *господарською діяльністю* особи, яку надає агент; агентська діяльність полягає у юридичному чи фактичному посередництві у відносинах з третіми особами.

Агентські відносини є дуже близькими до відносин комерційного представництва, передбачені ст. 243 ЦК України. Відповідно до ст. 234 комерційним представником є особа, яка постійно і самостійно виступає представником підприємців під час укладання