

УДК 658.8

ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ РИНКУ ПОСЛУГ МОРСЬКОГО АГЕНТУВАННЯ В УКРАЇНІ

Д.Ю. Ярмолевич

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, Одеса, Україна

Ярмолевич Д.Ю. Правові аспекти розвитку ринку послуг морського агентування в Україні.

Статтю присвячено дослідженню нормативного регулювання відносин, які виникають з приводу надання послуг морського агентування. Розглянуто основні нормативно-правові акти, які визначають форму та зміст таких відносин, а також встановлюють обсяг правосуб'єктності сторін агентського договору. Проведено порівняння прав та обов'язків, яких набувають сторони того чи іншого агентського договору відносно норм цивільного та господарського законодавства.

Ключові слова: морське агентування, транспортна інфраструктура України, діяльність морських портів, торгове судноплавство, типовий договір морського агентування, класифікація функцій морського агента, контрагенти морського агента

Ярмолевич Д.Ю. Правовые аспекты развития рынка услуг морского агентирования в Украине.

Статья посвящена исследованию нормативного регулирования отношений, возникающих по поводу предоставления услуг морского агентирования. Рассмотрены основные нормативно-правовые акты, которые определяют форму и содержание таких отношений, а также устанавливают объем правосубъектности сторон агентского договора. Проведено сравнение прав и обязанностей, которые приобретают стороны того или иного агентского договора относительно норм гражданского и хозяйственного законодательства.

Ключевые слова: морское агентирование, транспортная инфраструктура Украины, деятельность морских портов, торговое судоходство, типовой договор морского агентирования, классификация функций морского агента, контрагенты морского агента

Iarmolovych D.Yu. Legal aspects of development of maritime agency services market in Ukraine.

The article studies the regulation of legal relations that arise regarding the provision of maritime agency services. It analyses the main legal documents that define the form and content of such relationship, and the legal rights of the parties set the amount of the agency agreement. Was made a comparison of rights and responsibilities, which sides of an agency agreement get, regarding to the norms of civil and commercial law.

Keywords: maritime agency, Ukraine's transport infrastructure, activities of seaports, merchant navigation, standard contract of maritime agency, classification of functions of maritime agent, contractors of maritime agent

Впродовж останніх років спостерігається суттєве зниження ресурсного потенціалу та прибутковості об'єктів інфраструктури морського транспорту. Реакцією державної влади стало затвердження у 2013 році нової Стратегії розвитку морських портів [11], в якій визначено перелік ключових завдань, від вирішення яких залежить добробут галузі вже в найближчому майбутньому. Необхідно відмітити, що основний наголос Стратегії зроблено на розвиток матеріально-технічного забезпечення портів, в той час як проблему підвищення якості надання послуг – рівень якого є передумовою конкурентоспроможності відносно іноземних портів, зокрема, в обслуговуванні транзитних рейсів – законодавець залишив без належної уваги.

У зв'язку з цим стає необхідним проведення науково-практичних досліджень, спрямованих на аналіз становища та удосконалення операційної діяльності об'єктів портової інфраструктури, зокрема, морських агентів, змістом роботи яких є захист інтересів судовласника (фрахтувальника) у взаємодії з службами порту, місцевими органами виконавчої влади, іншими суб'єктами господарювання.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

На сьогодні різноманітні аспекти проблеми підвищення конкурентоспроможності морських портів України, особливо в контексті сучасних геополітичних процесів, активно обговорюються в наукових публікаціях. Необхідно відзначити останні праці таких дослідників як Б. Буркинського, А. Дем'яненка, В. Котлубай, О. Целовальнікова, О. Кібік, А. Филипенка та багатьох інших, які досліджували ринкові, економічні, правові та господарські сторони діяльності морських портів.

Серед дослідників проблем діяльності морських агентств необхідно окремо відмітити наукові праці В. Виговського, І. Петрова, Н. Сергєєвої, О. Полтавського, Д. Попова, а також публіцистичні (у спеціалізованих виданнях) О. Бронєцької, І. Ландера, Н. Мірошніченка, В. Селіванова, О. Чеботаренка та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Віддаючи належне внеску попередників у дослідження проблематики, зокрема, характеристику сучасних викликів ринку послуг

морського агентування, відзначимо, що подальшого обґрунтування потребують правові аспекти захисту інтересів усіх учасників відносин, які виникають в процесі обслуговування суден морського флоту в українському порту.

Мета статті полягає в проведенні аналізу та аналізі розробці рекомендацій стосовно удосконалення нормативно-правового регулювання послуг морського агентування на основі врахування практичних потреб галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження

За своїм змістом морське агентування є однією з найважливіших послуг, що надаються у сфері торговельного мореплавання, але попри це й досі в міжнародній практиці всеосяжного правового регулювання агентської діяльності не існує, так як немає цілеспрямованих законодавчих актів, присвячених цьому інституту суспільних відносин. Норми, які містяться в окремих міжнародних правових документах мають, переважно, уривчастий, розрізнений характер і регулюють лише окремі аспекти агентської діяльності.

Базовим документом, який регулює торговельне судноплавання в Україні, є Кодекс торговельного мореплавання (далі – КТМ) [7]. Інститут морського агентування регулюється главою 5 КТМ, яка визначає загальні положення договору морського агентування, права та обов'язки морського агента, обов'язки судовласника або його представника по відношенню до агента, порядок припинення договору.

Необхідно відзначити, що на сьогодні КТМ є чи не єдиним законодавчим документом, що регулює надзвичайно складну в юридичному сенсі діяльність агента. Порівняно з іншими галузями діяльності, за якими, були прийняті та використовуються десятки законодавчих актів, морське агентування не отримало аналогічної законодавчої підтримки, як в теперішній Україні, так і за часів УРСР. Зокрема, не отримали належної уваги питання, пов'язані з організаційно-правовим становищем морського агента, не дано чіткого визначення морського агентування, також без уваги залишено багато інших важливих моментів. Одним із таких питань є відсутність форми типового договору про надання послуг морського агентування. У міжнародній практиці такою формою є Стандартна генеральна агентська угода лінійного сервісу, розроблена Федерацією національних асоціацій судових брокерів та агентів (ФОНАСБА) та рекомендована Балтійською і міжнародною морською радою (БІМКО) в 2001 році [14]. Це остання редакція, в якій об'єднано проформи Генерального агентської угоди (лінійного сервісу) та Стандартної угоди про агентування ліній, четверта редакція яких була прийнята ФОНАСБА в 1993 році.

Широкого поширення набула також розроблена ФОНАСБА проформа Standard portagency conditions [14], яка є коротким витягом з прав, обов'язків та зобов'язань судовласника.

Вважається, що оскільки ФОНАСБА представляє інтереси агентів, а БІМКО – переважно інтереси судовласників, ці проформи є достатніми з точки зору балансу інтересів [9].

Де-юре відносини між судовласником і морським агентом підпорядковуються загальним положенням цивільного та господарського права, розділ інституту представництва, і можуть підпадати під поняття комерційного посередництва (агентських відносин) (див. гл. 31 ГКУ) [4], договору доручення (див. гл. 68 ЦКУ), а також договору комісії (див. гл. 69 ЦКУ) [13].

Нижче наведено порівняння прав та обов'язків, яких набувають сторони того чи іншого договору. До нього було включено лише ті статті, які на нашу думку, встановлюють суттєві умови взаємовідносин між принципалом та агентом (табл. 1).

Як вбачається з вищенаведеного норми цивільного та господарського законодавства, у випадках не передбачених гл. 5 КТМ можуть бути як суперечливими, так і взаємодоповнюючими. У зв'язку з цим, визначення правової природи договору морського агентування є надзвичайно важливою для регулювання прав та обов'язків сторін договору.

Крім того, оскільки законодавче регулювання прав і обов'язків сторін у кожному з вищенаведених договорів може відрізнитися, правозастосовна практика може зустрічатися з певними труднощами, зумовленими тим, що договірні відносини між агентом і принципалом можуть ґрунтуватися як на правовому звичаї, так і на нормах міжнародного або національного законодавства, нератифікованих Україною.

Варто відзначити, що у КТМ частково враховано значення загально прийнятих в мореплаванні звичаїв. Цей факт відображає норма, закріплена ч. 2 ст. 118 КТМ, відповідно до якої у разі обмеження довірителем звичайних повноважень морського агента будь-яка угода, укладена ним з третьою особою, яка діяла добросовісно, є дійсною і обов'язковою часткою договору довірителя, якщо тільки третій особі не було відомо про таке обмеження [10].

Питання про форму і порядок укладення договору також має свої особливості. Так, хоча зразковим є випадок, коли договір морського агентування має письмову форму, сторони можуть в усній формі обговорити всі умови співпраці, при цьому ставлячись до необхідності підписання договору як до другорядної формальності.

Внаслідок цього непоодинокими є випадки, коли сторони забувають підписати договір, або ж підтверджують чинність досягнутих домовленостей повідомленням електронної пошти. Міжнародна юридична практика визнає не тільки договори, укладені у письмовій та усній формі, а також правомірність відносин навіть при відсутності будь-якої усної домовленості – якщо в наявності є будь-які результати дій [10]. Проте в українському законодавстві існує ряд норм, які ставлять під загрозу легітимність усних домовленостей в морському агентуванні.

Таблиця 1. Порівняння окремих умов договорів, пов'язаних із договором морського агентування

Умова	Гл. 68 ЦКУ	Гл. 69 ЦКУ	Гл. 5 КТМ	Гл. 31 ГКУ
Створення, змінення, припинення прав принципала	+	-	-	-
Реалізація прав власності принципала від його імені	+	-	+	-
Діяльність агента від імені та за рахунок принципала	+	+	+	+
Можливість встановлення необмеженого строку та території реалізації повноважень	+/+	+/+	+/+	+/-
Встановлення чіткого переліку функцій	+	-	+	+
Можливість відходження від функцій в інтересах принципала	+	-	-	+
Можливість делегування повноважень агентом	+	+	-	-
Надання агентом інформації про всі вчинені дії на вимогу принципала	+	-	-	+
Передача/прийом всього набутого агентом під час дії правочину	+	+	-	-
Вільне припинення дії правочину однією з сторін, але	+	-	-	-
Існує можливість відкликання агента	-	-	+	-
Відповідальність за невиконання правочину з 3-ю особою	-	+	-	-
Зобов'язання утриматися від укладання аналогічного правочину з іншими особами	-	+	-	+
Відповідальність за дії субагента	+	+	-	-
Відшкодування комерційних збитків за рахунок агента	-	+	-	-
Відшкодування агенту різниці в ціні	-	+	-	-
Право притримати річ до розрахунку з принципалом	-	+	-	-
Відрахування грошових коштів із сум, які надходять від принципала (належних за договором)	-	+	-	-
Відповідальність за збереження майна	-	+	-	-
Надання звіту про вчинені дії в межах правочину	-	+	-	+
Право на відшкодування витрат	+	+	+	+
Принципал несе відповідальність за дії агента	-	-	+	-
Винагорода за поручительство	-	+	-	+
Забезпечення конфіденційності інформації	-	-	-	+

Джерело: побудовано на основі опрацювання [7, 4, 13]

Зокрема, ч. 1 ст. 205 Цивільного кодексу України (далі – ЦКУ) встановлено, що усно можуть здійснюватися правочинів, які повністю виконуються сторонами у момент їх вчинення (за деякими винятками). В свою чергу, схожі форми договорів введено в цивільно-правові відносини нормами Цивільного та Господарського (далі – ГКУ) кодексів України – договір комісії (ст. 1011 ЦКУ) та агентський договір (ч. 4 ст. 297 ГКУ) – також мають укладатися в письмовій формі [4, 13]. Кожна агентська угода передбачає наявність певних відносин між принципалом, агентом та третьою стороною. У цій тріаді функції агента класифікуються в двох основних групах:

- взаємодія з офіційними особами та органами владного характеру;
- взаємодія з особами, що вступають в договірні та інші приватноправові відносини з принципалом.

В останній групі варто виділити дві підгрупи контрагентів:

- регулярні договірні партнери, особи, які беруть участь у відносинах перевезення, обслуговуючі вантаж, обслуговуючі парк обладнання, судно, в тому числі здійснюють постачання;
- інші особи, взаємодія з якими має винятковий (разовий) характер – адвокатами, сюрвеєрами, клубами взаємного страхування, тощо (рис. 1).

В міжнародній практиці в процесі реалізації інтересів принципала, агент може здійснювати свої функції відповідно до його вимог стосовно конфіденційності. Наприклад, якщо експортер товару побажає бути інкогніто, він доручає своєму агентові підписати контракт без жодних посилань на принципала. Тут він діє за *undisclosed* – нерозкритого принципала. Друге: агент розкриває існування принципала, але не його ім'я. У цьому випадку він діє за *unnamed* – непоіменованого принципала. Третє: агент розкриває ім'я принципала та діє від його імені – *for a name of principal* [10].

Необхідно відзначити, що українське законодавство не містить чітких застережень з приводу змісту інформації, яку повинен розголошувати морський агент. І хоча, ст. 302 ГКУ дано пряму вказівку стосовно заборони для комерційного агента передавати конфіденційну інформацію, одержану від суб'єкта, якого він представляє, без згоди цього суб'єкта, законодавцем не надано чітких роз'яснень стосовно змісту інформації, яка може бути визнана конфіденційною.

Так, у ч. 1 ст. 7 Закону України «Про доступ до публічної інформації» зазначено, що конфіденційною є інформація, доступ до якої обмежено фізичною або юридичною особою, крім суб'єктів владних повноважень, та яка може поширюватися

у визначеному ними порядку за їхнім бажанням відповідно до передбачених ними умов [5]. Відповідно до цієї норми принципал може встановити обмеження на розголошення інфор-

мації, що дозволяє його ідентифікувати в окремій угоді, укладення якої передбачено ч. 2 ст. 302 ГКУ.

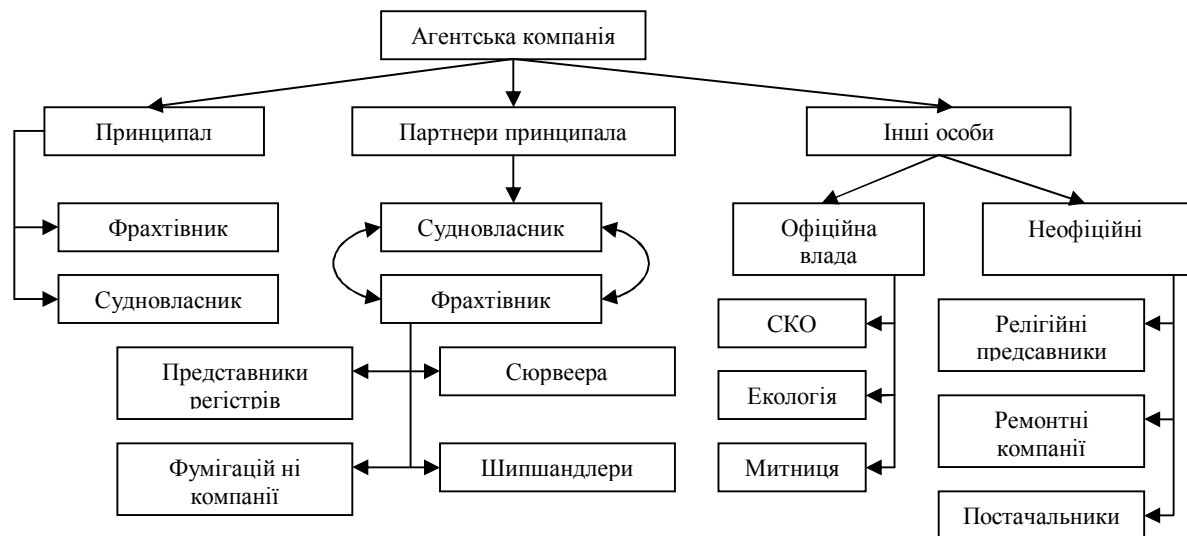


Рис. 1. Взаємодія агента з іншими учасниками ринку морської перевезення

З іншої сторони, кожен із вищерозглянутих цивільних та господарських договорів передбачає той факт, що агент діє від імені свого принципала (див. табл. 1), про що, відповідно зазначається в господарських договорах, укладених із третіми особами, які надають ті чи інші послуги судну. Таким чином, з огляду на відсутність відповідних норм дотримання вимоги конфіденційності в практиці українських компаній є проблематичним, оскільки пов'язується з конкуренцією норм законодавства. З приводу організації надання послуг морського агентування в Законі України «Про морські порти» містяться норми, які на практиці реалізуються недостатньо ефективно. Зокрема, за п. 7 ч. 1 ст. 1 «морський термінал» є єдиним майновим комплексом, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, якими забезпечується у т.ч. обслуговування суден і пасажирів. В свою чергу, портовий оператор який здійснює експлуатацію морського терміналу, уповноважений здійснювати керівні функції відносно організації процесу такого обслуговування [6].

Така ситуація створює ризики для можливостей іншого агента, якого призначив судновласник (фрахтувальник), але який не входить в структуру портового оператора чи не співпрацює з ним, безперешкодно надати послуги своєму принципалу. Отже, враховуючи загрозу нормальної дії норми ч. 4 ст. 18 Закону про те, що портові оператори зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти дій, які можуть справляти негативний вплив на конкурентне середовище в морському порту, виникає загроза посилення локальних монополій, що негативно позначиться на якості та вартості агентських послуг, відстоювання ним інтересів принципала, та, врешті-решт,

привабливості вітчизняних портів для іноземних торговельних суден.

Межі даного дослідження не дозволяють вичерпно охарактеризувати пов'язані із нормативно-правовим регулюванням перешкоди розвитку ринку послуг морського агентування, та забезпеченню його міжнародної конкурентоспроможності. Проте аналіз публікацій [1, 2, 3, 12] дозволив нам виокремити основні проблеми на цьому шляху. Обтяжливість процедур берегового контролю, яка підштовхує судновласників та морських агентів до корупційного вирішення непорозумінь із численними контрольними органами, внаслідок чого на посадах морських агентів працюють некваліфіковані люди.

Проблеми з дотриманням професійної деонтології морських агентів (наприклад, викладених у [8]), що негативно позначається на якості наданих послуг, зокрема, реалізації обов'язків перед принципалом чесно, добросовісно та неупереджено, дотримання норм звичаєвого та матеріального права, виявлення відповідного рівня компетентності, запобіганні шахрайській практиці, дотримання принципу раціональності в розпорядженні коштами принципала, підпорядкування своєї професійної діяльності інтересам принципала загалом. Штучне створення таких умов співпраці між портом та морським агентом, за яких останній змушений керуватися пріоритетом інтересів адміністрації порту, а не власних зобов'язань перед принципалом; фактична нерівноправність морського агента та адміністрації порту, яка має наслідком стягнення коштів з агента та/або його принципала. Формування локальних монополій (які діють в конкретних портових терміналах, спеціалізуються на певному виді вантажу, тощо), а також виникнення таємних змов між приватними

власниками морських терміналів та суб'єктами господарювання, які надають послуги з морського агентування, що призводить обмеження права принципала на вибір агента. Низький сумарний рівень кваліфікації штату суб'єктів господарювання, які надають послуги морського агентування. Підвищення фінансових ризиків, пов'язаних із необхідністю для морських агентів працювати на умовах відстроченого фінансування та брати на себе ризики принципала. Вищеведене показує, що відсутність достатнього нормативного регулювання, а також контролю органів виконавчої влади за виконанням вимог законодавства у взаємодії морського агента з принципалом та третіми особами є сприятливими умовами для виникнення специфічних перешкод розвитку конкурентного ринку, який, як вбачається з позиції законодавця, й повинен виконувати роль регулятора якості обслуговування суден.

Висновки

Узагальнюючи все вищеведене, зазначимо, що морське агентування як окремий вид діяльності потребує юридичного закріплення на рівні законодавчого акту, а не підзаконних нормативно-правових документів як це залишається на сьогодні. Таким Законом необхідно закріпити нормативно-правову базу, що стосується регулювання організаційно-правового положення морського агента та правового статусу морських агентських компаній; вирішення проблем, пов'язаних із визначенням межі відповідальності морських агентів; визнання договору морського агентування як окремого виду цивільно-господарських договорів; встановленню типової форми договору морського агентування відповідно до національної специфіки.

Прийняття цілісного законодавчого акту також сприяло б створенню єдиної термінології, усуненню колізій норм чинного законодавства, тощо.

Список літератури:

1. Бронечкая О. Сцены агентской жизни [Электронный ресурс] / О. Бронечкая // ПортыУкраины. – 2010. – №3. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/1764>.
2. Бронечкая О. Фильтры для морских агентов [Электронный ресурс] / О. Бронечкая // ПортыУкраины. – 2013. – №2. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3183>.
3. Бронечкая О. Флот, конкуренция, жизнь... [Электронный ресурс] / О. Бронечкая // ПортыУкраины. – 2009. – №7. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/1583>.
4. Господарський кодекс України : станом на 12 лют. 2014 р. : відповідає офіц. тексту. – Харків : Право, 2014. – 215 с.
5. Закон України «Про доступ до публічної інформації» від 13.01.2011 р. за № 2939-VI [Електронний ресурс] // ВРУ. – 2014. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua>.
6. Закон України «Про морські порти» від 17.05.2012 р. за № 4709-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 7. – С. 407.
7. Кодекс торговельного мореплавства від 35.05.1995 р. за №176/95-ВР : зі змін. та доповн. [Електронний ресурс] // ВРУ. – 2014. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua>.
8. Минимальные нормы ЮНКТАД для судовых агентов [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctadstship13_ru.pdf.
9. Мірошніченко Н. Агентирующие судна в порту / Н. Мірошніченко, А. Чеботаренко // Порты Украины. – 2012. – №2. – С. 62 – 67.
10. Петров И. М. Агентирующие морских судов: теория и практика / И. М. Петров, В. А. Виговский. – Черновцы : Кн.-XXI, 2005. – 496 с.
11. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» від 11.07.2013 р. №548-р [Електронний ресурс] // ВРУ. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>.
12. Селиванов В. Агентський бізнес: ризики ростут [Електронний ресурс] / В. Селиванов // ПортыУкраины. – 2009. – №6. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/156>.
13. Цивільний кодекс України : станом на 06 трав. 2014 р. : відповідає офіц. тексту. – К.: «Центр учбової літератури», 2014. – 270 с.
14. FONASBA Standard Liner & General Agency Agreement [Електронний ресурс] // FONASBA / Documentation. – 2007. – Режим доступу: <https://www.fonasba.com/wp-content>.

Надано до редакції 01.08.2014

Ярмолівич Дарія Юрїївна / Daria Yu. Iarmolovych
dara_good@mail.ru

Посилання на статтю / Reference a Journal Article:

Правові аспекти розвитку ринку послуг морського агентування в Україні [Електронний ресурс] / Д.Ю. Ярмолівич // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – № 5 (15). – С. 174-178. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/n5.html>