

ПРАВОВИЙ СТАТУС УЧАСНИКІВ ПРОЦЕСУ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Досліджуються особливості правового статусу учасників процесу морського перевезення вантажу.

The peculiarities of legal status of members of shipping load process is studied.

Правовий статус учасників процесу перевезення вантажів морським транспортом (далі по тексті – учасники) передбачає правову регламентацію їх участі у процесі перевезення та визначає їх роль в ньому.

Поняття учасників є похідним від поняття суб'єкта господарського права, оскільки вони:

- є учасниками правовідносин, що виникають у сфері перевезення вантажів морським транспортом, які розглядаються нами як вид господарських правовідносин;
- організують морські вантажні перевезення, сприяють їх здійсненню або здійснюють їх безпосередньо, тобто здійснюють один із видів господарської діяльності;
- мають організаційно-правову форму;
- мають характерною ознакою майнову самостійність;
- мають господарську правосуб'єктність.

Термін "учасники" розглядається нами у широкому значенні: він охоплює широке коло суб'єктів, які беруть участь у перевезенні вантажів морським транспортом безпосередньо або організують чи сприяють здійсненню такого перевезення в силу своєї господарської компетенції.

Учасники процесу морського перевезення вантажів можуть бути класифіковані таким чином:

- прями учасники процесу перевезення: відправник, перевізник, одержувач;
- непрямі учасники процесу перевезення – суб'єкти, які організують морське перевезення або сприяють його здійсненню в силу своєї господарської компетенції, а саме: експедитор, морський торговельний порт, морський агент.

Таким чином, учасниками процесу морського перевезення вантажу є господарючі суб'єкти, які організують морські вантажні перевезення, сприяють їх здійсненню або здійснюють їх безпосередньо.

Прямими учасниками процесу перевезення вантажу морським транспортом (далі по тексті – прями учасники) є суб'єкти господарювання, що безпосередньо здійснюють морські перевезення. Такими є сторони договору морського перевезення вантажу: відправник, перевізник, одержувач.

Відправником за договором морського перевезення вантажу згідно зі ст. 133 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМУ) [5] є особа, яка доручає перевізнику перевезти вантаж з порту відправлення у порт призначення і зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату. Правовий статус відправника при цьому поєднується з таким учасником перевезення, як фрахтувальник. Частина 2 вищезазначеної статті говорить про те, що фрахтувальником і фрахтівником визначаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Однак, поняття договору фрахтування судна міститься у ст. 203 КТМУ, яка визначає сторонами договору судновласника і фрахтувальника, а не фрахтівника і фрахтувальника, а ст. 134 КТМУ відносить чартер до документів, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, а не договору фрахтування. Таким чином, в особі відправника на законодавчому рівні поєднано правовий статус відправника і фрахтувальника. Джерелом такого розуміння правового статусу відправника стала ст. 118 КТМ СРСР, проте ще в 1973 році автори

Коментарю до КТМ СРСР зазначали, що правовий статус відправника не повинен ототожнюватися з правовим статусом фрахтувальника. Так, за договором купівлі-продажу на умовах ФОБ або ФАС покупець виступає як фрахтувальник судна, тобто як сторона за договором перевезення, однак він не є при цьому відправником. Відправником є продавець, який уклав угоду купівлі-продажу на умовах ФОБ або ФАС, а стороною за договором перевезення виступає покупець за цією угодою, який зафрахтував судно для перевезення придбаного вантажу і іменується фрахтувальником [6].

На думку О.Г. Калпіна, при укладанні угоди на умовах СІФ продавець зобов'язаний за свій рахунок зафрахтувати судно і відправити вантаж на адресу покупця. У цьому випадку продавець стає фрахтувальником судна, а якщо він відправляє вантаж від свого імені – відправником. Однак, під час фрахтування судна продавець вправі укласти договір експедиції з іншою особою, яка має прийняти на себе обов'язок відправити вантаж на адресу одержувача. Якщо ця особа діє від свого імені, то вона повинна бути визнана відправником. Отже, на думку автора, відправник не може бути водночас фрахтувальником [3].

Таким чином, помилковим є твердження, що терміни "відправник" і "фрахтувальник" співпадають. Таке твердження на практиці може привести до того, що під час здійснення морських перевезень коносамент у всіх випадках треба було б видавати лише фрахтувальнику, який відповідав би за невірні відомості стосовно вантажу, що були зазначені відправником [15].

На нашу думку, розмежування правового статусу відправника і фрахтувальника не може обґрунтовуватися лише тим, що вони не співпадають як сторони у запровадженому контракті. Важливим має бути визначення предмету їх зобов'язань.

Відправник – це сторона в договорі морського перевезення вантажу, від імені якої вантаж подається до перевезення і яка зазначена відправником у перевізних документах незалежно від того, хто фактично здійснив відправку і навантаження. Предметом зобов'язань відправника є подання вантажу для перевезення у належному стані, оформлення транспортних документів своєчасно і повною мірою, а також внесення плати за перевезення.

На думку українських науковців, відправником є особа, яка відправляє вантаж і є стороною договору перевезення, фрахтувальником є сторона договору фрахтування [8].

Згідно з п.3 ст.1 Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978р., вантажовідправником є будь-яка особа, якою або від імені якої укладено договір морського перевезення вантажу з перевізником, або будь-яка особа, якою або від імені якої вантаж фактично здано перевізнику у зв'язку з договором морського перевезення.

Отже, слід визнати, що предметом зобов'язань відправника є подання вантажу для перевезення, а фрахтувальника – використання судна для перевезень або інших цілей торговельного мореплавства. Разом з тим фрахтувальник вправі вступити у нові договірні відносини щодо здійснення перевезення і отримати статус

перевізника; при цьому зобов'язання за двома різними договорами залишаються автономними.

О.Г. Калпін пропонує ввести поняття "відправник, який є стороною договору" і "відправник, що є фрахтувальником". При застосуванні першого поняття ми мали б справу з відправником, що передає вантаж фрахтівнику на підставі чартеру, при цьому він не є фрахтувальником; а при застосуванні другого – з відправником вантажу по чартеру, який не є фрахтувальником, з однієї сторони, та відправником – стороною договору перевезення вантажу по коносаменту, з іншої сторони.

Таким чином, на думку О.Г. Калпіна, питання визначення правового статусу відправника має розглядатися в таких аспектах:

- відправник як особа, що надає вантаж перевізнику за договором перевезення;
- відправник як фрахтувальник, який надає вантаж фрахтівнику на підставі чартеру;
- відправник як особа, що надає вантаж фрахтівнику на підставі чартеру, однак не є при цьому фрахтувальником [3, С. 55].

На нашу думку, визначення правового статусу відправника в таких аспектах не відповідає характеру його зобов'язань внаслідок поєднання змісту договорів перевезення і фрахтування, з однієї сторони, та правової природи чартеру і коносаменту, з іншої, тому, варто вести мову саме про відправника як сторону договору морського перевезення вантажу і обмежити предмет його зобов'язань змістом цього договору. Отже, відправник і фрахтувальник не співпадають в одній особі.

На думку Фадєєвої Т.О., правовий статус відправника полягає в тому, що він за договором морського перевезення є особою, яка здала вантаж до перевезення разом із необхідними перевізними документами, незалежно від того, хто фактично здійснив навантаження. Від відправника слід відрізнити експедитора, який здійснює фактичне відправлення вантажу, але не від свого імені, а від імені і за рахунок відправника. Відправник повинен фіксуватися як такий у перевізному документі [15, С. 29].

Отже, правовий статус відправника характеризується такими ознаками: по-перше, відправник вступає у договір перевезення від свого імені; по-друге, предметом зобов'язань відправника є надання вантажу разом з перевізними документами перевізнику; по-третє, відправник повинен бути зазначений як такий у перевізних документах. Юридичним фактом, з яким пов'язано виникнення правовідносин між відправником і перевізником, є передача вантажу останньому. Відправниками можуть бути суб'єкти господарювання, яким вантаж належить на праві власності або інших законних підставах.

Наявність відправника є суттєвою ознакою договору перевезення вантажу. Якщо перевізник подає одержувачеві вантаж, який йому належить, своїми засобами, то правовідносини щодо перевезення вантажу не виникають.

Таким чином, відправником вантажу за договором морського перевезення вантажу є такий суб'єкт господарювання, який вступає у договір від свого імені і зобов'язується у встановлений договором строк надати перевізнику для перевезення вантаж разом з перевізними документами, в яких відправник значиться як такий.

Правовий статус відправника не є ідентичним правовому статусу фрахтувальника, тому у визначенні договору морського перевезення вантажу, на нашу думку, не варто посилатися на фрахтувальника.

Перевізник є таким учасником процесу перевезення вантажів морським транспортом, функціональне призначення якого полягає у наданні транспортної послуги.

В юридичній літературі радянських часів і до сьогодні не існує єдиного погляду на питання щодо правового статусу перевізника, а тому склалася тенденція ототожнення його зі статусом фрахтівника, що знайшло відображення у ст. 118 КТМ СРСР, а згодом було запозичене у ст.133 КТМУ.

П.Д. Самойлович вважає, що фрахтівником (перевізником) є особа (юридична або фізична), яка здійснює перевезення вантажів, пасажирів і багажу на морських транспортних судах морськими шляхами [13]. На думку інших авторів, фрахтівник – сторона в договорі фрахтування, яка зобов'язується доставити вантаж за договором фрахтування, перевізник – сторона за договором морського перевезення, яка надає судно, приймає вантаж, здійснює за обумовлену винагороду переміщення вантажу і видає його в пункті призначення. Щодо фрахтівника, то його визначення зводиться і до розуміння сторони в договорі фрахтування, яка приймає на себе обов'язок здійснити за винагороду перевезення вантажу у порт призначення за умов надання всього судна, його частини або визначених судових приміщень [8, С. 135–138].

Таким чином, існує два підходи у визначенні правового статусу перевізника: відповідно до першого, перевізник і фрахтівник є сторонами договору морського перевезення вантажу; відповідно до другого, – перевізник є стороною договору перевезення, а фрахтівник – стороною договору фрахтування, однак предмет зобов'язань однаковий – і одна, й інша сторона здійснюють переміщення вантажу.

На нашу думку, сформульовані підходи не є адекватними. До того ж, ч.1 ст.133 КТМУ визначає перевізника і фрахтівника сторонами договору перевезення, а ч.2 цієї статті називає фрахтівника стороною договору фрахтування. При цьому розділ VI КТМУ, який присвячено саме договору фрахтування, жодних посилань на фрахтівника, як сторону договору, не містить. Можна припустити, що законодавець користується двома термінами задля розмежування двох видів договору перевезення, а в подальшому для практичної зручності використовує щодо обох видів договору термін "перевізник". Як результат зазначеного, цей термін використовується у двох значеннях: вузькому – для визначення сторони договору перевезення по коносаменту; і в широкому – для визначення сторони договору перевезення по коносаменту і чартеру. Вживання одного і того ж терміну в різних значеннях є помилковим, а тому природно було б припустити, щоб кожний з термінів ("перевізник" і "фрахтівник") застосовувався лише стосовно договору відповідного виду [3, С. 45].

Таким чином, у визначенні договору морського перевезення вантажу, на нашу думку, не варто вживати посилання на фрахтівника.

Визначення правового статусу перевізника слід розглядати у порівнянні з правовим статусом фрахтівника. При цьому не є помилковим віднесення їх обох до учасників процесу морського перевезення, їх об'єднує право використовувати судно для здійснення морських перевезень. Це дає підстави вести мову про судовласника або власника судна згідно зі ст. 20 КТМУ. Зміст цієї статті визначає судовласником юридичну або фізичну особу, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна чи використовує на інших законних підставах; власником судна є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності. Однак, ст. 203 КТМУ називає сторону, що передає судно у фрахт суд-

новласником, а тому постає питання: чи може власник судна бути стороною договору фрахтування?

На нашу думку, і судновласник, і власник судна, оскільки ст.206 КТМУ передбачає субфрахтування, можуть бути такою стороною договору фрахтування, що зобов'язується надати судно у фрахт, і така сторона повинна іменуватися фрахтівником. Тому, у ст. 203 КТМУ має бути передбачено, що за договором фрахтування судна на певний час фрахтівник зобов'язується за фрахт надати судно фрахтувальнику для використання у перевезеннях або в інших цілях торговельного мореплавства. Запропоноване визначення дає підстави стверджувати, що фрахтівник є стороною договору фрахтування, а не перевезення вантажу.

Слід також зауважити, що у практиці торговельного мореплавства у більшості випадків перевезення здійснює не власник морського судна, а особа, що експлуатує його на підставі договору фрахтування. Перевізник, таким чином, виконує водночас дві функції: є фрахтувальником за договором фрахтування, з однієї сторони, і перевізником за договором перевезення, з іншої. У першому випадку ми маємо справу з правовідносинами, що виникають внаслідок перевезення вантажу, а у другому – з правовідносинами, що виникають внаслідок фрахтування морського судна, з однієї сторони, і правовідносинами, що виникають внаслідок перевезення вантажу, з іншої. Визначальним критерієм в обох випадках є статус перевізника, який у першому випадку має право власності на судно, а у другому – право використовувати судно. Однак, і в першому, і в другому випадках перевізник є самостійним суб'єктом господарювання, оскільки його функціональне призначення залишається однаковим – здійснити перевезення вантажу за договором перевезення.

Конвенція ООН про морське перевезення вантажів визначає терміни "перевізник" і "фактичний перевізник". Згідно зі ст.1 перевізником є будь-яка особа, якою або від імені якої з вантажовідправником укладено договір морського перевезення вантажу. Фактичним перевізником є будь-яка особа, якій перевізником доручено здійснити перевезення вантажу або частину перевезення, і включає будь-яку іншу особу, якій доручено здійснити перевезення. Конвенцією передбачено, що в тих випадках, коли здійснення перевезення або частини його доручено фактичному перевізнику, навіть якщо це відображено в умовах договору морського перевезення, перевізник залишається відповідальним за все перевезення. Щодо перевезення, яке здійснюється фактичним перевізником, перевізник несе відповідальність за дії і упушення фактичного перевізника та його службовців і агентів, які діяли в межах своїх службових обов'язків. У тих випадках і в тій мірі, в якій і перевізник, і фактичний перевізник несуть відповідальність, ця відповідальність є солідарною.

Таким чином, поняття "перевізник" і "фактичний перевізник" не є тотожними: перевізником є будь-який суб'єкт господарювання, від імені якого укладено договір морського перевезення вантажу. Фактичним перевізником є такий господарюючий суб'єкт, якому перевізник доручив здійснити все перевезення або його частину.

Перевізниками вантажів морським транспортом за часів СРСР були державні морські пароплавства, зокрема, Чорноморське, Дунайське, Азовське та інші. Законодавець визначав державні морські пароплавства як самостійні господарюючі організації, що користуються правами юридичної особи і не відповідають по обов'язках держави та інших підприємств і організацій [11]. Ст.7 КТМ СРСР передбачала, що лише державні паро-

плавства мають право використовувати судна для перевезення вантажів.

Сьогодні перевізниками можуть бути не лише пароплавства, а й інші суб'єкти господарювання, що отримали ліцензію на здійснення перевезень у передбаченому законодавством України порядку.

Правове становище перевізника може характеризувати його особливий статус – статус національного перевізника, який надається згідно з "Положенням про порядок надання морським і річковим судноплавним компаніям статусу національного перевізника", затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 21 червня 2001 р. № 668 [10] в порядку, передбаченому Наказом Міністерства транспорту України № 584 від 04.09.2001 р. "Про затвердження Порядку проведення конкурсу щодо надання судноплавним компаніям статусу національного перевізника".

Метою надання статусу національного перевізника підприємствам морського і річкового транспорту є створення умов для поліпшення транспортних зв'язків України з іншими державами та підвищення якості транспортних послуг і конкурентоспроможності вітчизняних судноплавних компаній на міжнародному ринку.

Статус національного перевізника надається судноплавній компанії, якщо вона відповідає наступним вимогам:

- має оформлену відповідно до законодавства ліцензію на надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів морським, річковим транспортом;
- є юридичною особою України та використовує для перевезень флот під Державним Прапором України;
- діяльність компанії відповідає вимогам КТМУ та законодавству України;
- пройшла перевірку Міжнародної аудиторської організації.

Статус національного перевізника надається судноплавним компаніям на конкурсних засадах за поданням Укрморрфлоту на підставі рішення Мінтрансу.

Судноплавна компанія, якій надано статус національного перевізника, повинна забезпечувати: перевезення вантажів за державним замовленням; першочергове виконання зобов'язань, що впливають з міжнародних договорів України; виконання окремих завдань Кабінету Міністрів України щодо перевезень морськими та річковими судами; належний рівень безпеки судноплавства; виробничу діяльність відповідно до вимог захисту навколишнього природного середовища.

Національний перевізник має право на одержання вантажів в українських та іноземних портах для перевезень, пов'язаних з виконанням: державних програм або економічних проектів; зовнішньоторговельних контрактів на поставки товарів пріоритетного (стратегічного) експорту; експортних вантажних поставок у рамках державних квот; експортних вантажних поставок для вітчизняних підприємств, яким надаються державні субсидії; імпорتنних поставок, що фінансуються за рахунок державних або іноземних кредитів, які надаються під гарантії Кабінету Міністрів України. Судноплавна компанія, яка має статус національного перевізника, може бути позбавлена цього статусу у разі невиконання вищенаведених вимог. Рішення про позбавлення статусу національного перевізника приймається у такому ж порядку, що і його надання.

Сьогодні статус національного перевізника отримали Відкрите акціонерне товариство "Українське Дунайське пароплавство" згідно Наказу Міністерства транспорту України № 729 від 29.10.2001 р. та судноплавна компанія "Укрферри" згідно Наказу Міністерства транспорту України № 284 від 26.04.2002 р.

Таким чином, перевізник – це суб'єкт господарювання, який на виконання умов договору морського перевезення вантажу зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його одержувачу. Перевізник є стороною договору морського перевезення вантажу і зазначається як такий у відповідних транспортних документах.

Одержувачем вантажу, згідно з положеннями ст.133 КТМУ, є особа, яка уповноважена на одержання вантажу.

В юридичній літературі склалися три наукові позиції з питання правового статусу одержувача:

- одержувач як третя особа, на користь якої укладено договір морського перевезення вантажу;
- одержувач разом з відправником є однією стороною в договорі морського перевезення вантажу;
- одержувач є самостійною стороною в договорі морського перевезення вантажу.

Першу позицію займають вчені-правознавці О.С.Юффе [2], О.Л.Маковський [7], П.Д. Самойлович [13], Є.Д. Стрельцова [14].

На думку О.Л.Маковського, конструкція договору перевезення вантажу як договору на користь третьої особи – одержувача дозволяє розмежовувати правовідносини одержувача з перевізником і одержувача з відправником. Автор зауважує на те, що правовідносини одержувача з відправником лежать за межами договору перевезення, однак є дійсною підставою надання одержувачу вантажу права вимагати виконання цього договору. Оскільки третій особі – одержувачу – надається право вимагати виконання договору, а обов'язок, відповідно до цього права одержувача покладено на боржника – перевізника, то на підставі договору перевезення у одержувача, як особи уповноваженої, виникають правовідносини лише з перевізником, як особою, зобов'язаною, а не з відправником; він ніяких обов'язків по відношенню до одержувача за договором перевезення на себе не приймає. Відносини відправника з одержувачем, незалежно від їх характеру і правової природи, не стосуються і не є обов'язковими для перевізника [7; С. 85]. На думку інших авторів, набуття права вимагати виконання договору на користь третьої особи не потребує спеціального вираження її волі тому, що третя особа вже з моменту укладання договору отримує право вимагати його виконання [9]. Таким чином, право вимагати від перевізника видачі одержувачу вантажу виникає вже при укладанні договору, а реалізація цього права відбувається пізніше [1].

Розуміння договору морського перевезення вантажу як договору на користь третьої особи в юридичній літературі обґрунтовується трьома теоріями. За змістом першої, виникнення прав одержувача поряд з правами відправника супроводжується підписанням транспортного документа. Отже, разом з відправником за його волею з'являється уповноважена особа – одержувач, і тому відправник сам себе позбавляє можливості змінити умови договору. Друга теорія передбачає виникнення прав одержувача з моменту прибуття вантажу у місце призначення. З цього моменту одержувач отримує право розпоряджатися вантажем і набуває відповідних прав за договором. Відправник поступаючись місцем одержувачу, не вибуває з договору, але залишається пов'язаним з правами одержувача. Якщо одержувач відмовляється від своїх прав, то відправник знову стає повноправним агентом. Третя теорія обґрунтовується правом розпорядження вантажем і передбачає, що право розпоряджатися вантажем під час перевезення має той, у кого на законних підставах знаходиться транспортний документ, який забезпечує право одер-

жати вантаж. Це право може мати і відправник, і одержувач, а також інший законний утримувач цього документа [13, С. 30–31].

З теорією визнання договору морського перевезення вантажу як договору на користь третьої особи не в усьому можна погодитися, зокрема:

- якщо одержувач не є стороною, а має статус третьої особи за договором перевезення, то як тоді пояснити комплекс його обов'язків за договором перевезення;
- як пояснити посилання на одержувача у коносаменті або іншому транспортному документі;
- перевізник, відправник і одержувач є однаково заінтересованими у перевезенні; саме це їх об'єднає і робить договір багатостороннім.

На думку деяких науковців, питання визначення правового статусу одержувача передбачає поєднання правового статусу одержувача і відправника, тобто, визнання їх однією стороною в договорі. Ця позиція була започаткована Я.І.Рапопортом [12] і отримала заперечення з боку науковців. Так, Т.О.Фадєєва вважає, що з позиції цієї теорії неможливо пояснити, чому відправник і одержувач, які є однією стороною договору, мають різні права і обов'язки, несуть різну відповідальність [15, С. 62].

На нашу думку, заслуговує уваги позиція М.О. Тарасова, М.О. Аллахвердова, Г.П. Савичева, які розглядають одержувача як самостійну сторону в договорі перевезення.

По-перше, ст.133 КТМУ вказує на одержувача як самостійну сторону договору, яка має певні зобов'язання; по-друге, ст.1 Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978р. визначає три сторони договору морського перевезення вантажу: перевізник (фактичний перевізник), вантажовідправник, вантажоодержувач – особа, що уповноважена на отримання вантажу; по-третє, одержувач має права і обов'язки, відмінні від прав і обов'язків відправника та перевізника; по-четверте, одержувач вступає в договір від свого імені, а тому від свого імені несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків; по-п'яте, одержувач зазначається як такий у транспортних документах (коносамент, чартер, накладна).

Таким чином, одержувач – це такий суб'єкт господарювання, який відповідно до умов договору морського перевезення вантажу має право вимагати видачі вантажу і зобов'язується сплатити провізну плату, якщо того вимагають умови договору. Одержувач є самостійною стороною договору морського перевезення вантажу.

Непрямыми учасниками процесу перевезення є суб'єкти, які сприяють виконанню договору морського перевезення вантажів. Такі суб'єкти визначено окремою групою, оскільки вони: по-перше, не є сторонами договору морського перевезення вантажу, по-друге, сприяють здійсненню морського перевезення, оскільки мають господарську компетенцію. Непрямі суб'єкти не беруть безпосередньо участі в договорі перевезення, їх повноваження витікають з інших договірних засад або з їх функціонального призначення.

У практиці торговельного мореплавства, як правило, перевізник є судовласником, а тому варто відзначити, що у таких випадках представником перевізника є капітан судна. З іншої сторони, капітан є водночас представником відправника або одержувача вантажу, залежно від договірних умов щодо права власності на вантаж під час його транспортування. Виконуючи обидві функції разом, капітан судна є особою, що має свій інтерес щодо своєчасної та належної доставки вантажу, його обов'язки пов'язані з турботою про вантаж, а саме: перевезення вантажу до місця призначення; використан-

ня права застави вантажу; видача вантажу одержувачу та інші. Капітан, у межах наданих йому повноважень, має право викинути вантаж за борт судна або здійснити продаж пошкодженого вантажу.

Представництво інтересів вантажовідправника та вантажоодержувача під час перевезення вантажів морським транспортом здійснює експедитор. Відносини учасників транспортно-експедиційної діяльності встановлюються на основі договорів.

Непрямим учасником морського перевезення вантажу є морський торговельний порт. Згідно з ч.1 ст.73 КТМУ порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать йому.

Морські порти є такими суб'єктами господарювання, що сприяють здійсненню процесу перевезення вантажів морським транспортом шляхом виконання вантажних операцій, здійснення контролю за безпекою мореплавства, а також забезпечують перевезення на власних морських суднах, виступаючи при цьому перевізником – стороною договору морського перевезення вантажу.

Непрямим учасником процесу перевезення вантажів морським транспортом є морський агент. Морське агентування – це обслуговування морських суден у портах морськими агентами.

У морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства. При виконанні договору морського агентування морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судновласник не заперечує (ст.116 КТМУ).

Отже, морський агент виконує посередницьку діяльність, суть якої полягає в тому, що морський агент є посередником між судновласником, судно якого він обслуговує, і різними організаціями та особами, які мають відношення до морського перевезення вантажу. Посередницька діяльність полягає у наданні допомоги капітану судна шляхом орієнтування його в обставинах місцевості та надання відповідної інформації [4].

Техніка агентського обслуговування включає: по-перше, кларифікування суден – виконання митних, портових формальностей та оформлення документів для здійснення вантажних операцій; по-друге, надання послуг технічного і комерційного характеру – здійснення бункеровки, ремонту суден, навантаження тощо.

Діяльність морських агентів сприяє швидкому та належному виконанню договору перевезення. Це пояснюється тим, що послуги морського агента зменшують експлуатаційні витрати перевізника і забезпечують своєчасність вантажних операцій.

Отже, агентування морського торговельного флоту – це обслуговування суден в морських і річкових портах України, що здійснюється судовим агентом. Судновий агент – це будь-яка особа (фізична або юридична), яка бере участь від імені і за рахунок власника, фрахтвника, оператора судна або власника вантажу в наданні послуг у галузі морських перевезень.

Таким чином, до непрямих учасників перевезення відносяться експедитор, морський порт і морський агент; вони не є сторонами договору морського перевезення вантажу, їх призначення – організувати морське перевезення вантажів та сприяти його здійсненню.

1. *Астановский Г.Б.* Правовое положение грузополучателя и принцип реального исполнения в договоре перевозки // Правоведение. – 1963. – № 4. – с. 54–58. 2. *Иоффе О.С.* Советское гражданское право. Том 2. – Л., 1961. – с. 275–276. 3. *Калпин А.Г.* Чартер: природа, структура отношений, сопоставление со смежными транспортными договорами. – М., 1978. – с. 56. 4. *Кейлин А.Д., Фриденштейн Я.Б.* Агентирование морских судов. – М., 1949. – с. 47–50. 5. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349. 6. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Под ред А.Л. Маковского. – М., 1978. – с. 149. 7. *Маковский А.Л.* Правовое регулирование морских перевозок грузов. – М., 1961. – с. 103. 8. Морское право Украины / Демиденко В.В., Шемякин А.Н., Балобанов А.О. и др. – О., 1996. – с. 130–138. 9. *Новицкий И.Б., Лунц Л.А.* Общее учение об обязательстве. – М., 1950. – с. 141. 10. "Положення про порядок надання морським і річковим судноплавним компаніям статусу національного перевізника", затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 21 червня 2001 р. № 668 // Урядовий кур'єр. – 2001. – 23 червня. 11. Постановление СНК СССР от 09 декабря 1934 г. "О государственных морских пароходствах" // Собрание законодательства. – 1934. – № 64. 12. *Рапопорт Я.И.* Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. – 1957. – Вып. 6. – с. 171–173. 13. *Самойлович П.Д.* Договор морской перевозки по советскому праву. – М., 1952. – с. 21. 14. *Стрельцова Е.Д.* Договор морського перевезення вантажу (порівняльний аспект): Автореф. дис. ... канд. юрид.наук. – О., 2002. – с. 8. 15. *Фадеева Т.А.* Договор перевозки груза. – Л., 1971. – с. 29.

Надійшла до редколегії 28.02.07