

1. Необхідна кропітка робота судів при вирішенні спорів між батьками та дітьми стосовно майна, для цього потрібна чітка правова база.

2. Розділити власність дітей та батьків на основі принципу належності предметів індивідуального користування останніми. Для цього внести відповідні зміни до Кодексу України про шлюб та сім'ю.

3. Закріпити в Кодексі України про шлюб та сім'ю спільну сумісну власність батьків і дітей.

4. Закріпити законодавчо положення, згідно з яким в першу чергу усі кошти від майна дітей слід спрямовувати на їх виховання, а лише залишок від них може бути використано на інші потреби.

#### Список літератури:

1. Закон України «Про власність»// Відомості Верховної Ради.1991.№20. 2. Ровмська З.В Права та обов'язки батьків і дітей. Львів, 1975. 3. Сімейне право України / За редакцією О. В. Дзери. К., 1983.

*Надійшла до редколегії 28.09.2000*

*О.В. Полтавський, магістрант Ун-ту внутр. справ*

#### **ДОГОВІР МОРСЬКОГО АГЕНТУВАННЯ: ЮРИДИЧНА ПРИРОДА І ПРАВОВІ ОСОБЛИВОСТІ**

Нині в країнах Європи усе більшого розвитку набуває договір агентування, що раніше існував лише в англо-американському праві, а в континентальному праві охоплювався договорами доручення і комісії. Зараз даний договір закріплений, наприклад, в російському цивільному законодавстві (глава 52 Цивільного кодексу РФ). В Україні договір комерційного агентування відбитий у проекті Господарського (Комерційного) кодексу України (Глава 36). За загальним визначенням, агентські операції полягають в дорученні однією стороною, іменованою принципалом – незалежної від неї іншої стороні, іменованої агентом (торговим, комерційним), вчиняти фактичні і юридичні дії, пов'язані із продажем або покупкою товару на обговореній території за рахунок і від імені принципала [1, с.8]. Далі операція відбувається на основі угоди, іменованої агентським договором.

Посередницька діяльність, що збігається за змістом з агентуванням, відбита й у ряді схожих договорів, наприклад, посередницькі операції банків і діяльність страхових агенцій, повітряне агентування. За своїм змістом з комерційним агентуванням найбільше схожий так званий договір агентування морських судів, врегульований Кодексом торговельного мореплавства, згідно якого одна сторона – морський агент, приймає на себе агентоване судно, що подається судновласником у визначеному порту або районі, а інша сторона – судновласник, зобов'язується виплатити обумовлену договором або звичайно прийняту в даних відносинах винагороду і відшкодувати усі витрати, пов'язані з виконанням послуг агента.

За своєю правовою природою договір морського агентування – двосторонній; консенсуальний, що одержує юридичну чинність у момент досягнення угоди сторонами з усіх істотних умов; оплатний – той, що передбачає виплату принципалом (судновласником) відповідної винагороди агенту.

Історично цей договір має глибокі корені. Зробимо невеличкий екскурс в історію. У період монопольного положення Англії в міжнародній торгівлі і судноплаванні, головним чином у другій і третій чверті XIX ст., в цій країні з'явився особливий вид торгового посередника – брокер. На відміну від агента, він звичайно не має тривалих договірних відносин із якоюсь із сторін і діє на підставі окремих доручень покупця або продавця для того, щоб зводити сторони. Особливого значення набула фігура брокера в Англії, США і Голландії, де вони виступають до цього часу у якості обов'язкового посередника в торгівлі багатьма товарами, у сфері фрахтування й агентування судів. У цих країнах брокери мають велике значення через замкнутий характер бірж. Через них укладають угоди всі особи, що не допускаються до операцій на біржах.

У зазначених країнах агентуванням морських суден займаються судові брокери, а вся сфера діяльності цих осіб визначається як «судновий брокераж». Агентування вважається важливою частиною роботи судового брокера, виконуваної ним на основі агентського договору, відомого праву Англії і США. Інакше кажучи, нині він є типовим агентом.

Проте і та ж юридична особа (компанія) у силу необмеженої правоздатності виступає перед третіми особами як представник судновласника, укладаючи від його імені і за його рахунок різноманітні угоди, зближує на основі окремого доручення цього ж судновласника з вантажовласником для висновку договору морського перевезення. Надалі ця ж компанія може підписувати договір морського перевезення від імені однієї із сторін, виступивши як її прямиий представник [2. с.23-24].

В Україні відносини сторін у договорі морського агентування регулюються Кодексом торговельного мореплавання України і рядом інших нормативних актів.

Так, відповідно до наказу Мінтрансу України від 17 травня 1994 р. №247 «Про умови і правила виконання агентування і фрахтування морського торгового флоту і контролем за їхнім дотриманням»: агентування морського торгового флоту – це обслуговування суден у морських і річкових портах України, що виконується судовим агентом, який надає послуги судну, пов'язані з торговим мореплаванням. Такий договір у цілому містить риси договорів доручення, збереження і підряду.

*Судновий агент* – особа (юридична або фізична), що бере участь від імені і за рахунок власника, фрахтівника, оператора судна або власника вантажу в наданні послуг у галузі морських перевезень.

Як правило, юридична особа, що займається агентуванням, є товариством з обмеженою відповідальністю, тобто учасники його відповідають у межах їхніх внесків.

В умовах і правилах виконання агентування вказується надання послуг судновласником відповідно до тарифів і умов, що дотримуються мінімальних норм ЮНКТАД (UNCTAD)<sup>1</sup>, що містять 7 статей. Наприклад, ст. 3 присвячена фаховій кваліфікації агента і в ній мова іде про те, що він для того, щоб вважатися професійно придатним, серед іншого повинен одержати необхідний досвід з даного фаху, пропрацювати принаймні 3 роки в якості відповідальної особи в інвестованого суднового агента. У ст. 4 (фінансові вимоги) вказується, що судновий агент для того, щоб вважатися благополучним у фінансовому відношенні, повинен мати фінансові ресурси, адекватні його діловим операціям, підтверджені довідками від банків і фінансових інститутів, а також застрахувати адекватним чином відповідальність у міжнародно визнаній страховій компанії або клубі взаємного страхування для покриття усіх видів фахової відповідальності.

Відповідно до кодексу фахового поведіння (ст. 5 ЮНКТАД) судновий агент здійснює свої обов'язки перед довірцем (довірцями) чесно, сумлінно і неупереджено; дотримується всіх національних законів і інших правил, що стосуються здійснюваних ним обов'язків і виявляє належну старанність, щоб уникнути шахрайської практики і т.д.

Місцем діяльності суднового агента є морські і річкові порти України.

Сутність агентського обслуговування полягає в тому, щоб забезпечити прибуваючим судам швидко, найкраще і найбільш дешево виконання всіх операцій, пов'язаних із перебуванням суден у порту. Таким чином головні задачі агента такі:

- захист інтересів принципала;
- скорочення стояночного часу;
- скорочення витрат судна.

Капітан у силу свого службового становища визнається представником судновласника і власника вантажу у відношенні угод, що породжуються потребами судна, вантажу і плавання. Як представник судновласника і вантажовласника, капітан пред'являє позови і відповідає по позовах, що ставиться до судна, вантажу і фрахту, якщо на місці немає інших представників судновласника і вантажовласника (ст. 50 КТМ). Морський агент – довірена особа судновласника, діє відповідно до доручення судновласника, у його інтересах і від його імені. Ці положення визначають взаємовідносини капітана судна з морським агентом. Оскільки капітан визнається представником судновласника, а агент лише його довіреною особою, то у випадку розбіжностей між ними переважає рішення капітана. Проте капітан

---

<sup>1</sup> United Nation's Conference for Trading and Development (Конференція Об'єднаних Націй з Торгівлі та Розвитку).

повинен рахуватися з думкою агента, бо агент краще знає звичаї порту, місцеві правила, має багату практику в комерційних питаннях і т.п. [3, с.128].

Якщо буде потрібно зробити заяву про морський протест, агент допомагає у цьому капітану. Морський протест – це заява капітана, зроблена у встановленому порядку відповідному компетентному державному органу про морські події, що мали місце в рейсі й у силу яких капітан припускає можливе нанесення збитку вантажу і/або судну або констатує ушкодження, отримані судном і/або вантажем. Отже, морський протест заявляють: при наявності приватної аварії; при наявності загальної аварії; при припущенні про наявність аварії.

У морському протесті викладають найважливіші обставини морської події і заходи, прийняті командуванням судна для його запобігання або повної або часткової ліквідації несприятливих наслідків (ст. 286 КТМ України). Хоча ціль морського протесту – забезпечити докази для захисту прав і законних інтересів судновласника, проте не варто перебільшувати значення морського протесту в тому, що заява його цілком захищає капітана судна і судновласника від можливих претензій і позовів [3, с.125].

Морський протест оформляється в консула прапора судна на основі взаємності, у місцевій нотаріальній конторі, у світовому або комерційному суді. У деяких країнах агент виступає при заяві морського протесту від імені капітана судна. Така практика існує в портах Бельгії, незважаючи на те, що духу статті 78-81 бельгійського морського Закону потрібно оформлення морського протесту особисто капітаном судна. Лише в окремих випадках комерційний суд потребує особистої явки капітана для оформлення морського протесту [2, с.7].

Основною формою агентування є агентування суден фаховими морськими агентами на основі договору. Цей договір у різноманітних країнах кваліфікується по-різному. Отже, правовою підставою діяльності морського агента є договір (або доручення, що підтверджує повноваження агента) [2, с. 15].

Укладення договору загалом урегульовано Арбітражно-процесуальним кодексом України і проходить стадії оферти та акцепту. Процес укладення договору проходить за такою схемою. Знаючи про те, що його судно повинно прибути у визначений порт, судновласник (капітан) надсилає запит на декілька агентських фірм, що діють на території даного порту, де він вказує дані свого судна. Агентські фірми надають капітану свої дані (проформу), у якій вказують дані порту, ціни на витрати по обслуговуванню, суми митного й екологічного збору і т.д., так званий *дисбурсментський рахунок* і підтверджують, що готові взяти на себе необхідні функції по обслуговуванню даного судна. Капітан посилає відповідь на проформу визначеній фірмі, що йому підходить, де призначає (номінує) її своїм агентом у даному порту. З цього моменту договір на агентське обслуговування судна можна вважати укладеним на умовах, звичайних для міжнародного судноплавства.

У дисбурсментський рахунок входять витрати, понесені судновим агентом. Їх можна розмежувати на *обов'язкові* (оплата всіх офіційно встановлених для судів у даному порту зборів по ставках чинних тарифів (лоцманський, доковий, портовий, тонажний, маяковий, каналний, льодовий, причальний і ін.); *стивидорні* (оплата зроблених вантажно-розвантажувальних робіт, що віднесені на рахунок судна тільки в тих випадках, коли це обумовлено договором морського перевезення або встановлено умовами перевезення); *різні необов'язкові* (оплата витрат на паливо, воду, олії, техзабезпечення, продовольство, аванс капітану готівкою та інше, зроблених агентом за заявками капітана судна або судновласника на підставі розписок судна і рахунків); і *нарешиці агентська винагорода* (оплата належної агенту винагороди за агентування судна за ставками, обумовленим для даного порту [3, с. 134-135].

Дисбурсментські рахунки, як правило, підлягають оплаті у валюті країни їх підпорядкування, якщо інше не обумовлено в договорі про агентування.

Умови оплати за агентування можуть бути різноманітними. Звичайно розрахунки між судновласником і агентом проводяться на підставі дисбурсментського рахунку, що складається агентом. У залежності від умов договору на агентське обслуговування судів оплата послуг агента і зроблених ним витрат може провадитися шляхом внесення судновласником агенту авансу, або агент робить витрати зі своїх коштів, і судновласник оплачує агенту дисбурсментський рахунок.

Розмір агентської винагороди фірми, що агентує, тобто її валовий прибуток, перебуває у прямій залежності від зазначених у дисбурсментських рахунках обов'язкових зборів і платежів, тому що сума агентської винагороди встановлюється в прямому відношенні до суми дисбурсментського рахунку, де збори і платежі розраховані за державними тарифами, згідно з наказом Мінітрансу України №214 від 27.06.96 р. «Про затвердження зборів і платежів за послуги, надані судам у морських торгових портах України». Перерахунок вартості послуг у національну валюту за курсом НБУ провадиться на дату виставлення дисбурсментського рахунку.

Цікаве оподаткування морських агентів. Так, відповідно до листа ДПА від 9 жовтня 1998 року №11697/10/22-1217 «Про оподаткування агентських послуг», якщо агент здійснює агентування для іноземного судна, то його послуги варто вважати такими, що підлягають оподаткуванню ПДВ за нульовою ставкою. Податок із прибутку морський агент виплачує тільки із суми отриманої агентської винагороди (agent's fee).

Дії агента в період агентського обслуговування судна є юридичними і фактичними, що споріднює його з діями агента в договорі комерційного агентування. Проте основна мета агентування полягає у вчиненні юридичних дій. Так, наприклад, агент укладає різноманітні угоди з третіми особами від імені і за рахунок судновласника, а також робить різноманітні фак-

тичні операції (лишає пошту, гроші, відправляє судову кореспонденцію, заповнює різноманітні форми документів тощо). Крім того, агент виступає від імені судновласника перед місцевою портовою владою, роблячи різноманітні заяви. Своїми діями агент набуває суб'єктивних прав і обов'язків для судновласника, інтереси якого він представляє, виступає як прямий представник судновласника.

Таким чином, морське агентування можна визначити як діяльність морського агента щодо здійснення звичайних послуг судну, пов'язаних із торговим мореплаванням у визначеному порту або районі *або* це договір, у силу якого одна сторона (морський агент) зобов'язується за винагороду здійснити всі необхідні дії, зазначені у ньому, в інтересах судновласника, що представляють в визначеному порту або районі, а інша сторона (судновласник) бере на себе зобов'язання виплатити обумовлену винагороду і відшкодувати усі втрати, пов'язані з виконанням послуг агента.

#### Список літератури:

1. В. Додонов Право международной торговли. М., 1997. 2. Виноградов Н.И. Новое в агентировании морских судов. Л., 1974. 3. Падорин Л.В., Токарев Ф.Ф. Коммерческая эксплуатация морского судна. М., 1975. 4. Цивільний кодекс України // Кодекси України. 1999. №1. 5. Кодекс торговельного мореплавства України // Кодекси України. 1998. №1. 6. Господарський (Комерційний) кодекс України. Проект. К., 1995 // Українське право. 1996. Вип.2. 7. Гражданский кодекс Российской Федерации. Ч.2 // Закон. 1996. №4.

*Надійшла до редколегії 05.07.2000*