

МОРСКОЙ АГЕНТ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ РФ И КНР

Алексеев А.П.

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Россия, г. Владивосток

Сычёв А.А.

Открытое Акционерное Общество «Тернейлес»

Россия, п.Пластун

Морскому транспорту принадлежит ведущая роль в развитии внешней торговли многих стран мира. На сегодняшний день морские грузоперевозки представляют собой один из самых актуальных способов транспортировки товаров из Китая, страны, которая является одним из крупнейших торговых партнеров Российской Федерации и ведущим торговым партнером Дальневосточного Федерального Округа РФ. Перевозки грузов по морю являются наиболее дешевым способом доставки грузов как из поднебесной в Россию, так и из России в Китай. Морские перевозки товаров из КНР в Российскую Федерацию занимают более 70% из общего объема перевозок на этом направлении [4].

Для успешного выполнения рейса судно нуждается в самых разнообразных услугах не только в самом порту, но и задолго до прибытия в порт, а также после его выхода в море. В данном случае речь идет о подготовке груза, оформлении документов, найме рабочей силы для проведения ремонтных работ, уведомлении грузополучателей, расчетах за обслуживание и т. п. Такого рода деятельностью занимаются морские агенты, которые защищают и представляют интересы судовладельцев, а

также обеспечивают выполнение всех работ, необходимых для осуществления транспортных операций.

Необходимость найма агента вызвана спецификой и многообразием операций, выполняемых в портах, тем более, что в зарубежных портах действуют свои законы, правила и обычаи. Выполнение самим капитаном или судовладельцем многочисленных операций по обслуживанию судна в порту практически невозможно, а иногда и запрещено, поэтому организация и координация всех операций, выполняемых во время стоянки судна в порту, поручаются, как правило, специализированным фирмам судовых агентов. В последнее время значение агентирования возросло в связи с широким использованием в морском судоходстве специализированных судов, в первую очередь контейнеровозов, нефтеналивных танкеров, используемых для перевозки автомобилей и другой колёсной техники судов типа РО-РО.

На сегодняшний день морских агентов классифицируют следующим образом:

1) По виду деятельности: портовый агент, агент-посредник (брокер), грузовой агент, страховой агент и т. д.

2) По объему полномочий:

- *всеобщий или универсальный агент (universal agent)* – имеет неограниченные полномочия принципала заключать контракты и любые коммерческие сделки (яркий тому пример китайское подразделение компании ДВМП – FESCO lines China) .

- *генеральный агент (general agent)* – уполномочен судовладельцем решать все вопросы, связанные с обслуживанием судна. Занимается агентированием судов в нескольких портах региона на основе контракта с судовладельцем. Он выполняет эту работу через субагентов в портах, на основе заключенных с ними соглашений или через филиалы своей компании. Судовладелец имеет отношение в этом случае только с генеральным агентом и все расчеты производит только с ним. Также генеральный агент номинирует

портовых агентов, в задачу которых входит работа с агентируемым судном в портах выгрузки.

- *специальный агент*, выполняет какую-то одну функцию: заправка (на языке моряков, и во всех официальных документах бункеровка) топливом, также сюда входят экспедиторы и агенты по контролю за парком контейнеров.

3) По виду судоходства – это агенты трамповых, линейных и пассажирских судов.

4) По форме собственности – агентские компании, относящиеся к государственному либо частному сектору экономики, или же компании со смешанным капиталом [2, с.64-65].

В РФ взаимоотношения судоходной компании и морского агента регулируются договором об агентировании, которым определяются права и обязанности сторон и объем полномочий агента. В тех случаях, когда между сторонами не заключается специального договора, агент осуществляет обслуживание судна на основании разовых поручений судоходной компании, четко следуя ее инструкциям, если они не противоречат действующим законодательству.

Статья 1005 Гражданского кодекса (ГК) РФ содержит следующее определение агентского договора: «По агентскому договору одна сторона (агент) обязуется за вознаграждение совершать по поручению другой стороны (принципала) юридические и иные действия от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала» [1, ст.1005]. В п. 4 ст. 1005 ГК РФ прямо указано, что законом могут быть предусмотрены особенности отдельных видов агентского договора. В соответствии со ст. 1011 ГК РФ к отношениям, вытекающим из агентского договора, применяются правила о договорах поручения (гл. 49 ГК РФ) и комиссии (гл. 51 ГК РФ). Применение указанных положений зависит от того, действует ли агент по условиям агентского договора от имени принципала или от своего имени.

Анализ статей главы 13 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ), посвященных договору морского агентирования, свидетельствует о том, что данный нормативно-правовой акт включает в себя не только договоры поручения и комиссии, но и договор транспортной экспедиции, поскольку морской агент согласно КТМ осуществляет функции, которые по ГК РФ осуществляет экспедитор. Согласно ст. 237 КТМ, морской агент выполняет различные формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту, оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, оплачивает по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, подлежащие уплате в связи с пребыванием судна в порту, привлекает грузы для линейных перевозок, осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза и совершает иные действия в области морского агентирования [3, ч.1,

С.151

ст.237]. При этом морской агент действует либо в определенном порту, либо в нескольких портах в пределах определенной территории [3, ст. 232].

Между тем, достаточно важным моментом является то, что правила, установленные КТМ, касающиеся договора морского агентирования, применяются, если соглашением сторон не установлено иное [3,ст. 233]. Видимо, в данном вопросе законодатель решили пойти по пути предоставления широкой свободы для предпринимателей в плане выработки, согласования и закрепления ими в договоре условий, которые в большей степени соответствуют характеру конкретной хозяйственной операции. В то же время, очевидно, что диспозитивность положений КТМ не распространяется на определение самого договора морского агентирования. В случае, если конкретный договор между судовладельцем и морским агентом не соответствует закрепленному в КТМ определению, то к нему не должны применяться

нормы главы 13 данного кодекса, а отношения между сторонами будут регулироваться другими нормами права, в частности, содержащимися в ГК.

Примечательно, что Морской кодекс КНР (中华人民共和国海商法) никак не устанавливает конкретные функции морского агента, в нем даже не содержится соответствующего определения. Однако, в данном нормативно-правовом акте неоднократно упоминается само понятие агент. В частности ст. 70 кодекса закрепляет, что грузоотправитель не несет ответственность за убытки, понесенные перевозчиком или фактическим перевозчиком или за ущерб, понесенный судном, если такая утрата или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя не несет ответственность за убытки, понесенные перевозчиком, если только утрата или повреждение не произошли по вине служащего или агента грузоотправителя [5, ст.70]. В Морском кодексе КНР агент упоминается не только в связи с транспортировкой грузов, но и в связи с перевозкой пассажиров. Так, в случае если перевозка пассажиров и багажа осуществляется фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие его служащего или агента в рамках его служебных обязанностей, либо договора [5, ч.2, ст.121].

В виду того, что в Морском кодексе КНР не содержится понятие договора морского агентирования и не дается точное значение понятия агент, следует обратиться к Закону Китайской Народной Республики «О договорах» (中华人民共和国合同法). В данном нормативно-правовом акте понятие агент встречается как в договоре комиссии, так и в договоре поручения. Так как Морской кодекс КНР не уточняет, какого именно агента следует считать субъектом соответствующих отношений, то рассмотрим оба вида договоров.

Согласно главе 21 Закона КНР «О договорах», в договорах поручения агентом, является лицо, которое в соответствии с указаниями доверителя, выполняет его поручения и заключает от его имени и за его счет сделки. При этом агент может быть привлечен для ведения одного или нескольких дел доверителя, либо для ведения всех дел доверителя [6, ст.397]. После выполне-

ния агентом порученного ему дела, принципал обязан выплатить агенту вознаграждение, если иное не установлено договором [6, ст.405].

Особо отметим, что в ст. 399 указанного Закона закреплена, обязанность агента выполнять поручения в соответствии с инструкциями доверителя. Все необходимые отступления от инструкций должны быть согласованы с доверителем; в чрезвычайных обстоятельствах, когда агенту сложно связаться с доверителем, агент обязан должным образом выполнять поручения доверителя, при условии, что после этого агент своевременно уведомит доверителя. Достаточно важным является то, что в статье 401 указано: по запросу доверителя агент обязан сообщить о выполнении поручения. При выполнении договора, агент обязан отчитаться о проделанной работе. В Законе также закреплено, что как доверитель, так и агент могут расторгнуть договор в любое время. Если одна из сторон понесла в результате прекращения договора убытки, сторона, прекратившая договор, обязана возместить потери, если только такие потери не вызваны причинами сопутствующими прекращению договора [6, ст.410].

Заключение договора комиссии предусмотрено главой 22 упомянутого выше закона. Согласно данному договору агент-комиссионер осуществляет торговую деятельность от своего имени для принципала, а принципал выплачивает ему вознаграждение [6, ст.414]. В связи с тем, что в законе прямо указано на деятельность агента, связанную с торговлей, то становится очевидным невозможность применения такого договора к отношениям связанным с морской перевозкой.

Таким образом, в Китайской Народной Республике агентом судовладельца является лицо, которое согласно заключенному с доверителем договору поручения обязуется предоставлять услуги в области торгового мореплавания. Очевидно, что договором поручения агенту может быть вменено в обязанности выполнение функций связанных с прибытием и отходом судна в порт и из порта, а также иных функций, определяемых согласно главе 21

Закона КНР «О договорах». При этом в КНР стороны не ограничены понятием дого-

С.152

вора морского агентирования и, прежде всего, так называемой территориальной сферой деятельности агента, определение которой по российскому законодательству для сторон является обязательным. Из этого следует, что в Китае, лицу, фактически являющемуся морским агентом, могут быть вменены большие обязанности, чем его российскому коллеге, а также предоставлены большие права, либо наоборот. Для того, чтобы определить преимущества либо недостатки того либо иного подхода к определению договора морского агентирования и статуса морского агента, необходимо проведение дополнительного анализа того, как указанные подходы влияют на функционирование и развитие регулируемых ими отношений.

Литература

1 Гражданский кодекс российской федерации: Федеральный Закон от 30.11.94 №14-ФЗ, (ред. от 30.11. 2011г.) [электронный ресурс]: СПС «Консультант Плюс»

2 Ермолаев В.Г., Кокин А.С., Луговцев А.Ф., Старостин А.А., Старостин А.А., Под ред.: Кокин А.С. Юридический справочник по торговому мореплаванию 2-е изд., перераб. и доп. М.: СПАРК, 2002. – 480 с.

3 Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Федеральный Закон от 30.04.1999 №81-ФЗ (в редакции от 07.11.2011) [электронный ресурс]: СПС «Консультант Плюс»

4 Материалы 16-й международной выставки и конференции по грузоперевозкам, транспорту и логистике [электронный ресурс]: Трансроссия. URL: <http://www.transrussia.ru> (дата обращения 01.03.2012)

5 中华人民共和国海商法 1992.11.07. №64 [электронный ресурс]: Chinalawinfo Co.Ltd. URL: <http://www.chinalawinfo.com> (дата обращения 15.02.2012)

6 中华人民共和国合同法 1999.3.15. №15 [электронный ресурс]:
Chinalawinfo Co.Ltd. URL: <http://www.chinalawinfo.com> (дата обращения
27.02.2012)

C.153