

ПОНЯТТЯ СУДОВОГО БРОКЕРА ТА ЙОГО ВИДИ

CONCEPT OF JUDICY BROKER AND ITS VIEW

Ольховик Л.А.,

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного та трудового права
Одеського національного морського університету*

У статті проаналізовано чинне законодавство та наукова література з питань брокерської діяльності. Морський брокер розглядається як морський посередник, який зобов'язується від імені та за рахунок довірителя надавати посередницькі послуги під час укладання договорів купівлі-продажу суден, договорів фрахтування та договорів буксирування судів, а також договорів морського страхування. Дано визначення судового брокера як фізичної особи, яка надає ряд посередницьких послуг сторонам під час організації перевезення вантажів та в процесі переговорів про укладання договору купівлі-продажу судна, головною метою якого є досягнення найбільш вигідних умов для свого клієнта. При цьому морський брокер деякими дослідниками розглядається як судовий брокер. Судові брокери поділяються на види залежно від специфіки перевезення певних видів вантажів: танкерний, суховантажний та інші. Дано визначення агента як постійного представника судновласника, який виступає від імені і за рахунок останнього, на основі договору морського агентування надає посередницькі послуги комерційного й адміністративного характеру у торговому мореплавстві. Наведені відмінності брокера від агента. Розглянуті види брокера за сферою діяльності: брокер-аквізитор, фрахтовий брокер та брокер з купівлі-продажу суден. Брокер-аквізитор – це брокер, який окрім основних функцій брокера повинен привертати нових власників вантажів і вантажовідправників для завантаження суден в лінійному судноплаванні. Фрахтовий брокер – це посередник між судновласником і фрахтувальником у tramp-судноплаванні під час укладення угоди на перевезення вантажу морським судном. Брокер з купівлі-продажу суден – це посередник між судновласником, який продає судно та покупцем під час укладення договору купівлі-продажу судна. Ще однією підставою класифікації брокерів є відношення з принципалом. Виділяють ексклюзивного та ринкового брокерів. Ексклюзивний брокер має рамкову угоду з принципалом, який за всіма питаннями щодо фрахтування звертається передусім до цього брокера, надаючи йому на певний термін ексклюзивне право на пошук партнера. Ринковий брокер працює за разовими дорученнями різних принципалів (судновласників і фрахтувальників) або за пропозиціями, отриманими від інших брокерів. На практиці немає суворої межі між двома групами брокерів.

Ключові слова: брокер, брокер-аквізитор, фрахтовий брокер, брокер з купівлі-продажу суден, ексклюзивний брокер, ринковий брокер, агентування, агент.

This article analyzes current legislation and scientific literature on brokerage activities. A marine broker is regarded as a maritime intermediary, who undertakes on behalf and at the expense of the principal to provide brokerage services in the conclusion of contracts of sale and purchase of vessels, chartering and towing contracts, as well as maritime insurance contracts. The definition of a court broker as an individual providing a number of intermediary services to the parties in the organization of cargo transportation and in negotiating the conclusion of the contract of sale and purchase of the vessel, the main purpose of which is to achieve the most favorable conditions for his client. In this case, a marine

broker is considered by some researchers to be synonymous with a ship broker. Ship brokers are divided into types, depending on the specific transportation of certain types of cargo: tanker, dry cargo and others. The definition of the agent as a permanent representative of the ship-owner, acting on behalf of and at the expense of the latter, on the basis of the contract of maritime agency provides mediation services of commercial and administrative nature in merchant shipping. The differences between the broker and the agent are given. The types of broker in the field of activity are considered: broker-acquirer, freight broker and broker on sale of ships. An Acquirer Broker is a broker who, in addition to the basic functions of a broker, must attract new cargo owners and shippers to load vessels in liner shipping. A freight broker is an intermediary between a ship-owner and a charterer in tramp shipping when entering into a contract for the carriage of goods by sea. Ship brokerage is an intermediary between the ship-owner who sells the vessel and the buyer when entering into the vessel purchase and sale agreement. Another reason for the classification of brokers is the relationship with the principal. Allocated an exclusive and market broker. An exclusive broker has a framework agreement with a principal who, by all his chartering, appeals to that broker in the first place, giving him the exclusive right to search for a partner for a certain period. A market broker works on the one-off orders of different principals (ship-owners and charterers) or on proposals received from other brokers. In practice, there is no strict boundary between two groups of brokers.

Key words: broker, broker-acquirer, freight broker, broker-dealer, exclusive broker, market broker, agent, agent.

Найголовнішим видом транспорту, який обслуговує торгівельні відносини та задовольняє потреби суспільства, є морський транспорт. Головною перевагою є його дешевизна. Адже морський транспорт визнаний найдешевшим видом транспорту у світі. Однак до недоліків морського транспорту відносять його низьку швидкість, жорсткі вимоги до пакування і кріплення вантажів, малу частоту відправок. Морський транспорт істотно залежить від погодних і навігаційних умов і потребує створення складної портової інфраструктури.

В сучасних умовах перевезення морським транспортом – це багатостадієвий, складний і багатостадієвий процес. Тому крім судновласника, вантажовласника і отримувача вантажу в процесі перевезення від першого і до останнього етапу приймають участь й інші суб'єкти, такі як агенти, експедитори, брокери, стивідори та інші. Якщо роль багатьох з них визначена і зрозуміла, то місце брокера в морському судноплаванні є неоднозначним і недостатньо науково дослідженим. Отже, для ефективного розвитку мореплавання і відносин між принципалом і брокером необхідно дати визначення судового брокера та дослідити його види.

Л.Л. Ніколаєва класифікувала брокерів за сферою діяльності, М.М. Цимбал досліджував діяльність брокера в лінійному судноплаванні, Г.М. Дроздова розглядала діяльність брокера в тримповому судноплаванні, Е.Л. Лімонов вивчав роль брокера в мультимодальних перевезеннях.

Метою статті є – проаналізувати чинне законодавство, що регулює брокерську діяльність, дати визначення поняттю судового брокера та розглянути види брокерів.

Чинне морське законодавство не містить поняття «брокер». А у світовій практиці зустрічаються зовсім різноманітні визначення брокера, зокрема, морський, судовий чи фрахтовий брокер.

Великий зовнішньоекономічний словник надає таке визначення судового брокера: «Брокер – особа, яка виконує обов'язки посередника між вантажовідправником і вантажоодержувачем, з одного боку, і судновласниками або перевізниками вантажу – з іншого». В основні функції судового брокера входять: обслуговування судна в порту (навантаження, вивантаження, бункерування тощо), отримання і здача вантажу, спостереження за своєчасною сплатою фрахту і вартості проїзду пасажирів, забезпечення судна вантажем, врегулювання претензій, постачання судів продовольством; виконання функцій експедитора або посередника з очищення від мита вантажу і судна, сплату митних зборів та інше; організація постановки судна до причалу навантаження і вивантаження; висновок чартерів для лінійних або тримпових судів; виступ в якості агента із фрахтування судів для великих торгових концернів [1].

На офіційному сайті Федерації національної асоціації судових брокерів і агентів (ФОНАСБА) виділяють такі зобов'язання судового брокера:

- брокер призначається судновласниками з метою забезпечення безпеки судна або фрахту вантажного судна;
- його головний інтерес полягає в захисті інтересів власника шляхом переговорів по найкращим умовам перевезення і отримання доходу;

- брокер фрахтувальника працює відповідно до інструкції від фрахтувальника, передає і обговорює умови його замовлення на тоннаж, щоб забезпечити найбільш підходящі пристосування, враховуючи вимоги сторін, зацікавлених у вантажі;

- незалежні брокери надають свої послуги судновласникам і фрахтувальникам в безвихідній ситуації на безоплатній основі;

- продаючи і купуючи, брокер представляє в угоді одну сторону, щоб придбати або продати новий або старий тоннаж. Тобто судовий брокер повинен надати відповідне обслуговування клієнту під час організації перевезення вантажів.

Саме ж поняття включає в себе значну кількість функціональних обов'язків і підтверджує, що означений вид брокера може виступати у деяких ролях одночасно, підтверджуючи в певному сенсі універсальність судового брокера. За змістом своєї діяльності судовий брокер збігається з діяльністю морського агента. Взагалі в деяких джерелах вказується, що судовий брокер за певних умов виконує функції агента. Але на відміну від агента, судовий брокер виконує в основному посередницькі функції і діє на основі окремих доручень покупця або продавця для того, щоб звести сторони. Особливого значення набула фігура брокера у Великій Британії, США і Голландії, де вони виступають до цього часу як обов'язкові посередники у галузі фрахтування й агентування суден.

У науковій літературі можна зустріти поділ судових брокерів на окремі види. Наприклад, танкерний чи суховантажний брокер. Виділення таких видів судового брокера пов'язано зі специфікою перевезення певних видів вантажів. Танкерний брокер займається організацію перевезення наливних вантажів, тобто пального, олії, промислових розчинів та інших. З одного боку, появу таких видів судових брокерів можна пояснити відмінністю правил і особливостей перевезення відповідних вантажів, тобто від такого виду брокера вимагається поглиблений рівень знань про специфіку вантажу, з іншого боку, такий поділ не закріплений законодавчо жодною державою, тому є більш літературним виділенням. Напевно і не має нагоди закріплення таких видів, оскільки це тільки обтяжуватиме систему брокерства.

Отже, судовий брокер – це фізична особа, яка надає ряд посередницьких послуг сторонам під час організації перевезення вантажів та під час переговорів в процесі укладання договору купівлі-продажу судна, головною метою якого є досягнення найбільш вигідних умов для свого клієнта.

У деяких джерелах морський брокер виступає синонімом до судового брокера. У кодексі торгового мореплавання Російської Федерації морський брокер закріплюється як морський посередник, який зобов'язується від імені та за рахунок довірителя надавати посередницькі послуги під час укладання договорів купівлі-продажу суден, договорів фрахтування та договорів буксирування судів, а також договорів морського страхування [2]. Великий юридичний словник також трактує морського брокера як посередника. Тобто морський брокер вступає у посередницькі

відносини, що виражаються у формі договору доручення з морською специфікою [3]. Закріплення морського посередництва в окрему норму є доречним. Це дозволить чітко закріпити сутність брокерства, основних положень такої діяльності і провести розмежування з морським агентуванням.

Л.Л. Ніколаєва пропонує класифікацію брокерів за сферою діяльності: брокер-аквізитор, фрахтовий брокер та брокер з купівлі-продажу суден [4, с. 312]. Така класифікація пов'язана з тим, що основними видами брокерської діяльності в морській сфері є фрахтування та купівля-продаж суден.

Брокер-аквізитор – це брокер, який окрім основних функцій брокера повинен привертати нових власників вантажів і вантажовідправників для завантаження суден в лінійному судноплаванні [4, с. 313]. Великий економічний словник дає таке трактування цьому поняттю: «Брокер-аквізитор – це судовий брокер, який обслуговує міжнародне лінійне судноплавання; фрахтує судна, виконує обов'язки експедитора і судового агента, займається систематичним залученням (активізацією) вантажів для завантаження ліній [5]. Взагалі поняття брокер-аквізитор викликає досить багато запитань, оскільки така назва зустрічається тільки в декількох джерелах. Переважно це поняття використовується як синонім до судового брокера. Але головною ознакою є те, що брокер-аквізитор належить до лінійного судноплавання. Лінійне судноплавання – форма організації роботи флоту, за якої забезпечується рух судів по оголошеному розкладу між наперед встановленими портами для забезпечення регулярної доставки зовнішньоторговельних вантажів [6, с. 272].

Брокери-аквізитори в ряді випадків організовано входять до штату лінійних компаній чи діють на основі генеральної угоди з лінійними компаніями, укладеної на певний період часу. Їх зобов'язання залежать від умов цієї угоди [4, с. 313]. Найчастіше брокери-аквізитори займаються інформаційною діяльністю, тобто публікують рекламні матеріали, знайомлять зацікавлені сторони з розкладом суден на лінії та надають інші консультативні послуги. Крім того, займаються залученням вантажу, необхідного для повної загрузки судна, допомагають капітану у складанні коносаментів, вантажних маніфестів та іншої документації.

Отже, брокер-аквізитор – це брокер, який входить до штату лінійної судноплавної компанії, до обов'язків якого належить: надання інформації та консультацій зацікавленим особам; залучення вантажів; допомога капітану з перевізними документами; за необхідності фрахтування трампових суден. Можна сказати, що брокер-аквізитор – це певний вид менеджера в лінійній судноплавній компанії.

Далі розглянемо поняття «фрахтовий брокер». На відміну від брокера-аквізитора, цей вид брокера є більш поширеним. Л.Л. Ніколаєва зазначає, що фрахтовий брокер – це посередник між судновласником і фрахтувальником у трамповому судноплаванні під час укладення угоди на перевезення вантажу морським судном [4, с. 313]. Трампове судноплавання – це така форма організації судноплавання, коли судна здійснюють нерегулярні рейси. Вони не мають чіткого розкладу і направляються судновласником туди, де є попит на тоннаж і пропозиції вантажів [7].

Важливо підкреслити, що на відміну від лінійного судноплавання, трампове судноплавання не має однакових тарифів, тому є коливання ставок. Взагалі трампове судноплавання є прикладом досконалої конкуренції, оскільки трампові компанії не залежать одна від одної і не впливають на розмір ставок чи маршрут, тобто траповий перевізник значно вільніший у своїй діяльності, ніж лінійний.

Брокер з купівлі-продажу суден – це посередник між судновласником, який продає судно, та покупцем під час укладення договору купівлі-продажу судна.

Ще однією підставою класифікації брокерів є відношення з принципалом. Виділяють ексклюзивного і ринкового брокерів. Ексклюзивний брокер має рамкову угоду з принципалом, який з усіма питаннями щодо фрахтування звертається передусім до цього брокера, надаючи йому на певний термін ексклюзивне право на пошук партнера. Брокеру, однак, слід мати на увазі, що принципал постійно відстежує ринок і в разі, якщо рівень ставок або якість послуг брокера перестануть його задовольняти, він може в будь-який момент перервати угоду. Принципал-судновласник зацікавлений, щоб судна працювали з максимальним тайм-чартерним еквівалентом, без простоїв в очікуванні чергового рейсу, щоб фрахтувальник своєчасно оплачував фрахт і інші платежі, належні судну. Ексклюзивний брокер повинен досягнути мінімальних ставок і надати прогноз фрахтового ринку та інше [8, с. 115].

Ринковий брокер працює за разовими дорученнями різних принципалів (судновласників і фрахтувальників) або за пропозиціями, отриманими від інших брокерів. На практиці немає суворої межі між двома групами брокерів: ексклюзивний брокер, крім фрахтових ордерів свого принципала, виконує окремі доручення інших клієнтів або брокерів. Фактично має значення тільки те, ким виступає брокер згідно з конкретною угодою: як ексклюзивний (прямий) або як ринковий брокер [8, с. 116]. Тобто відповідно до однієї угоди це може бути ексклюзивний брокер, а відповідно до іншої – ринковий. Взагалі такий вид поділу брокерів зустрічається рідко, деякі науковці взагалі не вважають за потрібне включати таких брокерів в перелік наявних брокерів. Можна погодитися, що багато назв брокерів в морській сфері є досить умовними і використовуються в літературі для підкреслення тієї чи іншої особливості брокерської діяльності. На практиці багато видів брокерів і не трапляються в діловому світі.

У морській сфері участь приймають багато сторін і однією з них є морський агент. Дуже часто не відрізняють морського агента від брокера.

Українське законодавство хоч і містить в КТМУ главу, яка присвячена морському агентуванню, але окремо поняття морського агента не закріплює. Але виходячи із сутності ст.116 КТМУ, морський агент – це представник судновласника, який на основі договору морського агентування за певну винагороду зобов'язаний надати послуги в галузі торгового мореплавання [9]. Схоже поняття закріплено у Правилах надання послуг в морському порту, а саме, що морський агент – суб'єкт господарювання, який відповідно до договору морського агентування діє від імені та за дорученням судновласника як постійний представник судновласника та за винагороду надає послуги в галузі торговельного мореплавання [10]. Як бачимо, ці поняття суттєво не відрізняються, але надають можливість виділити певні ознаки морського агента, як-от: предметом діяльності морського агента є надання послуг в сфері торгового мореплавання; морський агент є посередником, який здійснює від імені і в інтересах, під контролем і за рахунок принципала певні дії.

Відповідно до ст. 117 КТМУ морський агент виконує формальності та дії, пов'язані з прибуттям, перебуванням і відходом судна, допомагає капітану судна у налагодженні контактів зі службами порту, місцевими органами державної виконавчої влади, в організації постачання і обслуговування судна в порту, оформляє митні документи та документи на вантаж, інкасує суми фрахту та інші суми для оплати вимог судновласника, що виникають з договору перевезення, сплачує за розпорядженням судновласника і капітана судна суми, пов'язані з перебуванням у порту, залучає вантажі для морських ліній, здійснює збір фрахту, експедирування вантажу, наймання екіпажів для роботи на суднах, виступає від імені вантажовласника, а також договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні [9]. Звичайно, що даний перелік є неповним, а відображає загальні обов'язки.

Отже, морський агент – постійний представник судновласника, який виступає від імені і за рахунок останнього, на основі договору морського агентування надає посередницькі послуги комерційного і адміністративного характеру у торговому мореплаванні.

У результаті проведеного дослідження можна виділити відмінності брокера і агента:

- морський агент надає як консультативні й інформаційні послуги, так і ряд важливих організаційних і технічних, а брокер здебільшого надає саме консультативний супровід;

- брокер виступає посередником між сторонами, а агент є посередником однієї із сторін, тобто брокер, на відміну від агента, не залежить від сторін;

- важливою відмінністю між агентом і брокером є спосіб оплати: агент працює на комісійних засадах, тобто принципал оплачує усі витрати, які пов'язані з виконанням його обов'язків, і агентську винагороду, а брокер працює за власний рахунок, отримуючи тільки брокерську комісію, якщо угода була укладена, тобто брокерська діяльність більш ризикова, бо у разі неукладення угоди брокер не отримує нічого.

Отже, на цей час неможливо надати єдиного трактування поняттю брокера в морській сфері, оскільки є багато назв і тлумачень. Однак варто відмітити, що для української системи права характерний саме фрахтовий брокер. Найбільш вдалим тлумаченням цього поняття можна навести таке: фрахтовий брокер – це посередник між судновласником і фрахтувальником у тралітовому судноплаванні під час укладення угоди на перевезення вантажу морським судном. Звичайно, що незалежно від виду брокера він насамперед є посередником. У світовій практиці є таке поняття, як «морське представництво», яке повністю характеризує діяльність брокера у морській сфері. Тому пропонуємо ввести в чинний КТМ України норму про морське представництво. По-перше, необхідно закріплення брокерської діяльності в морському законодавстві, по-друге, це дозволить чітко розуміти, на чому базується брокерська діяльність і в чому полягає її відмінність від агентської. Стосовно діяльності морського агента, то пропонуємо розширити положення глави 5 КТМ України, бо вважаємо, що чинне законодавство не відповідає сучасним реаліям щодо агентування. Взагалі сучасний КТМ України вимагає реформування, бо не регулює ряд важливих питань.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Большой внешнеэкономический толковый словарь. URL: <http://www.elective.ru/>.
2. Кодекс торгового мореплавання Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 20.12.2017). URL: <http://www.consultant.ru>.
3. Великий юридичний словник. URL: <http://law-enc.net>.
4. Николаева Л.Л. Коммерческая эксплуатация судна : Учебник [Текст]. Одесса : Феникс. 2006. 754 с.
5. Большой экономический словарь. URL: <https://books.google.com.ua/>.
6. Николаева Л.Л., Цымбал Н.Н. Морские перевозки. Учебник. Одесская национальная морская академия. Одесса : Феникс, 2005. 425 с.
7. Дроздова Г.М. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства : Навчальний посібник. Київ : ЦНЛ, 2004. URL: <http://www.ebk.net.ua>.
8. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. [Текст]. Издательств ООО «Модуль», 3-е издание, 2006. 379 с.
9. Кодекс торговельного мореплавання України 23.05.1995 р. (редакція від 05.01.2017 р.) [Текст]. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua>.
10. Правила надання послуг у морських портах України від 05.06.2013 р. (Редакція від 23.09.2014). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>.