

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

Костилєва Ірина Володимирівна

УДК. 656.614.2.075

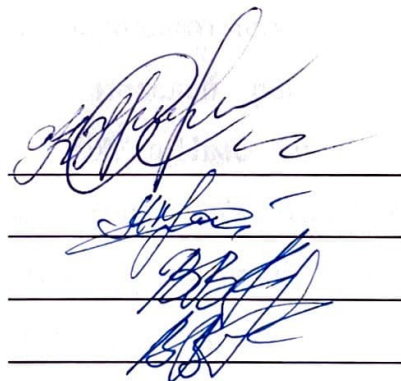
АГЕНТУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ПАСАЖИРІВ

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
к.ю.н., доцент
Краснікова О. В.

освітньо-професійна програма
«Морське право»,
спеціальність 081 «Право»

Здобувач
Науковий керівник
Завідувач кафедри
Нормоконтроль



м. Одеса – 2025 р.

АНОТАЦІЯ

Костилєва І. В. Агентування морських суден для перевезення пасажирів. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

Дипломна робота присвячена комплексному висвітленню теоретичних та практичних аспектів інституту морського агентування у сфері організації агентування морських суден, що здійснюють пасажирські перевезення.

Проаналізовано еволюцію цього інституту від зародження у римському праві до становлення сучасної професійної договірної діяльності. Акцентується увага на ролі морського агента як ключової особи у сфері мореплавства, визначено особливості його правового статусу та обов’язків у контексті сучасного морського права і практики міжнародного судноплавства.

Узагальнено нормативне визначення терміна «морський агент» у чинних українських нормативно-правових актах та запропоновано авторський підхід до його тлумачення. Окремо розглянуто класифікацію пасажирських суден і їх правовий статус, що дозволяє визначати специфіку агентського обслуговування відповідно до норм міжнародного морського права.

Проведено порівняльний аналіз моделей регулювання морського агентування у Туреччині, Сінгапурі, США та Німеччині з метою виявлення ефективних підходів до організації агентської діяльності, цифровізації процесів та участі держави у регуляторному контролі. На основі отриманих результатів визначено ключові тенденції та практики, які можуть бути адаптовані для вдосконалення українського законодавства у сфері морського агентування.

Ключові слова: Морське агентування, пасажирське судно, морський агент, морські перевезення, Федерація національних асоціацій судових брокерів і агентів, порт, Адміністрація морських портів України, Кодекс торговельного мореплавства України.

SUMMARY

Kostylieva I V. Agency Services of Deep-sea Vessels for Passenger transportation. Master's thesis in the field of study 081 ‘Law’, educational and professional programme "Maritime Law". National University ‘Odessa Maritime Academy’, Odesa, 2025.

The thesis is devoted to a comprehensive examination of both theoretical and practical aspects of the institution of maritime agency in the organization of agency services for passenger vessels.

The evolution of this institution is analyzed, from its origins in Roman law to the establishment of contemporary professional contractual practice. Emphasis is placed on the role of the maritime agent as a key figure in the shipping sector, highlighting the specifics of their legal status and duties within the context of modern maritime law and international shipping practices.

A consolidated regulatory definition of the term “maritime agent” in current Ukrainian legal acts is presented, and an original (author’s) approach to its interpretation is proposed. Separately, the classification of passenger vessels and their legal status is examined, which enables identification of the specific features of agency services in accordance with the norms of international maritime law.

A comparative analysis of maritime agency regulatory models in Turkey, Singapore, the United States, and Germany was conducted to identify effective approaches to organizing agency activities, digitalizing processes, and the state’s role in regulatory oversight. Based on the results, key trends and practices have been identified that could be adapted to improve Ukrainian legislation in the field of maritime agency.

Key words: Ship agency, passenger ship, ship agent, maritime transportation, Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents, port, Ukrainian Sea Ports Authority, Merchant Shipping Code of Ukraine.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АГЕНТУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН	
1.1.Історичний розвиток агентування у сфері морських перевезень	13
1.2.Поняття, значення та види агентування морських суден	20
1.3.Джерела правового регулювання агентування морських суден	30
1.4.Правовий статус морських суден для перевезення пасажирів	36
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АГЕНТУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ	
2.1.Документальне оформлення організації заходу та виходу пасажирського судна з порту	46
2.2.Логістичне та сервісне забезпечення пасажирських перевезень морськими суднами	61
2.3.Взаємодія судового агента з портовими адміністраціями та державними органами	66
РОЗДІЛ 3. ПРАКТИЧНИЙ АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ АГЕНТУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН ТА МОЖЛИВОСТІ ЙОГО ЗАСТОСУВАННЯ В УКРАЇНІ	
3.1.Порівняльна характеристика організації агентування пасажирських суден у різних країнах	71
3.2.Сучасний стан та перспективи адаптації міжнародного досвіду агентування пасажирських суден в Україні	85
ВИСНОВКИ	91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	98

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

BIMCO	Балтійська та міжнародна морська рада
ECASBA	Європейська федерація асоціацій суднових брокерів і агентів
ES-TRIN	Європейський стандарт, що встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання
FAL	Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства
Convention	
FONASBA	Федерація національних асоціацій суднових брокерів та агентів
GABS	Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi (Інформаційна система суднових агентств)
HSC Code	Міжнародний кодекс безпеки швидкісних суден
IMO	Міжнародна морська організація
ISPS Code	Міжнародний кодекс охорони суден і портових засобів
MARPOL	Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден
MLC	Конвенція про працю в морському судноплавстві
MPA	Морська та портова адміністрація Сінгапуру
MSC	Комітет з безпеки на морі
SOLAS	Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі
STCW	Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти
UNCLOS	Конвенція ООН з морського права
UNCTAD	Конференція ООН з торгівлі та розвитку
АМПУ	Адміністрація морських портів України
ЄС	Європейський Союз
КТМУ	Кодекс торговельного мореплавства Україна
МПОЗ	Міжнародні правила охорони здоров'я
ППУ	Портові приймальні установки
СКВ	Положення про санітарно-карантинний відділ

ВСТУП

Обґрунтування актуальності теми. Морські перевезення є невід’ємною складовою світової транспортної системи, а сектор пасажирських перевезень посідає значне місце на глобальному туристичному ринку. Сучасні концепції обслуговування зазнають суттєвої трансформації в бік глибокої клієнтоорієнтованості, орієнтуючись на забезпечення максимального комфорту, зручності та позитивного емоційного досвіду пасажирів. Прогнозується, що цей сектор зберігатиме стійку тенденцію до зростання, що зумовлює необхідність постійного підвищення професійного рівня всіх учасників ланцюга обслуговування.

У цьому контексті діяльність морського агента набуває особливої значущості, зважаючи на те, що професійна роль агента обґрунтована складністю національних законодавчих та адміністративних процедур, які не можуть бути ефективно здійснені віддаленим судновласником. Відповідно, якість агентування безпосередньо впливає на безпеку, фінансову ефективність та репутацію морського перевізника.

Особлива актуальність дослідження зростає в умовах воєнної агресії проти України. Хоча діяльність перевезення людей морським транспортом наразі припинена та не є пріоритетною сферою державної політики, ця тимчасова пауза створює можливості для формування теоретико-методологічних основ та розробки практичного фундаменту. Аналіз світових моделей агентування дозволить створити комплексну та конкурентоспроможну модель агентської діяльності, яка може бути впроваджена після перемоги України, що сприятиме уникненню технологічного та інституційного відставання, забезпечить швидку інтеграцію українських портів у міжнародний туристичний та транспортний ринок і відповідність сучасним логістичним стандартам.

Мета дипломної роботи. Метою дипломної роботи є дослідження сучасного стану, теоретичних підходів та правових особливостей діяльності з

агентування морських суден для перевезення пасажирів, а також аналіз міжнародних стандартів та національного законодавства з подальшою розробкою практичних рекомендацій для оптимізації та вдосконалення підходів до цього питання в українській портовій та транспортній інфраструктурі.

Завдання роботи. Для досягнення поставленої мети визначено такі основні завдання:

1. Дослідити історичний розвиток, поняття та роль інституту агентування морських суден.
2. Проаналізувати джерела правового регулювання діяльності морських агентів та правовий статус пасажирських суден.
3. Охарактеризувати процедуру документального оформлення заходу та виходу пасажирського судна з порту, а також логістичне й сервісне забезпечення пасажирських перевезень.
4. Вивчити механізм взаємодії суднового агента з портовими адміністраціями та державними органами.
5. Здійснити порівняльний аналіз організації агентування пасажирських суден у різних країнах та окреслити перспективи адаптації міжнародного досвіду в Україні.

Об'єктом дослідження є приватно-правові відносини, що виникають у сфері агентування морських суден для перевезення пасажирів.

Предметом дослідження є діяльність морського агента у сфері агентування пасажирських суден, зокрема організація та управління процесами, пов'язаними з експлуатацією пасажирських суден, включаючи взаємодію з портовими та державними органами, забезпечення логістики та дотримання правових норм у сфері агентування.

Методи дослідження. Для проведення дослідження автор керувався сукупністю загальнонаукових та спеціально-юридичних методів:

До загальнонаукових методів належали: системно-структурний метод, який застосовувався для аналізу взаємозв'язків між елементами правових

норм, що регулюють агентування пасажирських суден, а також для дослідження міжнародного законодавства та практики у цій сфері; метод теоретичного аналізу, що використовувався для вивчення теоретичних основ діяльності морського агента, аналізу правових актів і практики, а також для оцінки існуючих проблем у цій сфері в Україні; порівняльно-правовий метод, який застосовувався для зіставлення національного законодавства України з міжнародними нормами та правовими системами інших країн щодо агентування пасажирських суден і для вивчення передових практик з метою їх адаптації; методи індукції та дедукції, що реалізовувалися для узагальнення висновків щодо ефективності чинних правових норм і подальшого формулювання пропозицій щодо удосконалення регулювання діяльності морського агента; діалектичний метод, що дозволяв оцінити історичний розвиток агентування як динамічного інституту, тісно пов'язаного з економічними процесами; метод системного аналізу, застосований для дослідження взаємодії морського агента з судновласником, портовими та державними органами, а також іншими учасниками портової системи.

До спеціально-юридичних методів належали: історико-правовий метод, який використовувався для дослідження генези та еволюції системи агентування пасажирських суден; формально-догматичний (юридико-технічний) метод, що застосовувався для аналізу змісту правових норм, тлумачення ключових термінів та визначення прав і обов'язків морського агента.

Аналіз використаних джерел та літератури. Аналіз нормативно-правових актів України показує, що питання правового статусу морського агента в Україні закріплюють договірний, представницький та оплатний характер діяльності агента, визначаючи його як постійного представника судновласника. Ці положення підкреслюють формування правовідносин на основі цивільного та господарського права.

Водночас міжнародні стандарти та професійна практика демонструють тенденцію до уніфікації функцій агента через договірні норми. Стандартні

агентські договори, розроблені FONASBA, деталізують обов'язки та права агента, забезпечують гармонізацію підходів у світовій практиці. Такий підхід ілюструє застосування «м'якого права» як інструменту формування єдиних професійних стандартів.

Спеціалізована література використовується для історичного та теоретичного осмислення інституту морського агентування. Дослідження, що спираються на історичні джерела, дозволяють простежити еволюцію представницьких відносин від функцій капітана до самостійної професії агента. Аналіз сучасних наукових праць дає можливість класифікувати агентів за різними критеріями та оцінити розвиток інституту в умовах сучасної торгівлі та міжнародних морських стандартів. Зокрема, у своїх працях ці питання досліджували українські науковці Селіванов Віктор, Пашковська Людмила та Арсен Кулієв, а також іноземні науковці Марія Ігнатович, Едда Франкот і Джйоті Бісбей.

Наукова новизна одержаних результатів у полягає у системному та комплексному аналізі теоретико-правових засад інституту морського агентування, а також у формулюванні теоретичних положень і практичних рекомендацій, що мають значення для подальшого вдосконалення правозастосовної практики у сфері торговельного мореплавства.

Вперше:

- проаналізовано нормативне визначення терміну «морський агент» у національних джерелах, а також запропоновано власний узагальнений варіант його тлумачення. Доведено, що немає необхідності додатково закріплювати визначення цього поняття в законодавстві, оскільки його правовий зміст можна повністю відтворити через права та обов'язки морського агента, визначені чинними нормами;

- виділено класифікацію пасажирських суден та їхнього правового статусу, що дозволяє простежити правові засади регулювання перевезень різних категорій суден і визначити особливості їхнього агентського обслуговування;

- доведено, що морський агент є критично важливою особою у сфері торговельного мореплавства, що розвивається швидкими темпами, оскільки виконує роль постійного представника судновласника в порту. Його діяльність виходить далеко за межі простого посередництва, адже він виступає центральним координатором усіх операцій та взаємодії між суб'єктами.

Удосконалено:

підхід до оцінки правової природи інституту морського агентування шляхом систематизації історичного розвитку цього інституту. Доведено, що правова природа морського агентування історично еволюціонувала від представництва, яке спочатку могло здійснюватися через рабів або синів капітана, ґрунтувалося на публічно-правовому статусі капітана, до договірної представництва, заснованого на професійних стандартах та «м'якому праві» у сучасних міжнародних відносинах.

Дістало подальшого розвитку:

- порівняння правових моделей агентської діяльності в іноземних країнах, що дозволило визначити тенденції розвитку функцій морських агентів та обґрунтувати пропозиції щодо впровадження найкращих міжнародних практик в українське законодавство;

- роль морського агента у відновленні морської галузі України після війни, яка полягає у забезпеченні відновлення пасажирського сектора перевезень, а також у сприянні розвитку та повноцінній інтеграції українських морських перевезень у міжнародні транспортні системи та глобальний сектор сфери послуг.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені у магістерському дослідженні положення та висновки можуть бути використані:

а) у науково-дослідницькій сфері – як теоретична основа для подальшої розробки питань щодо удосконалення діяльності морського агента на національному та міжнародному рівні.

в) у правозастосовній діяльності – для морських агентів та судновласників результати дослідження можуть використовуватися як

методичні рекомендації при укладанні та виконанні договорів морського агентування, для оцінки правових ризиків і планування логістичних операцій, а також для впровадження програм розвитку галузі, організації стажувань, професійного навчання та налагодження міжнародного партнерства;

г) у навчальному процесі – при викладанні дисциплін «Морське право», «Міжнародне приватне морське право», «Транспортне право», «Організація та управління морськими перевезеннями» для студентів і всіх зацікавлених осіб, а також при підготовці підручників, навчальних посібників, методичних рекомендацій і проведенні науково-дослідницької роботи здобувачів, що спеціалізуються на морській логістиці.

Апробація результатів. Основні положення магістерського дослідження на тему «Шляхи реформування агентування круїзних суден як передумова відновлення морського туризму в Україні» були представлені на XVIII Міжнародній науково-практичній конференції НУОМА «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», що відбулася 25 квітня 2025 року в м. Одеса.

Обґрунтування структури роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів основної частини, які розділяються відповідні підрозділи, висновків та списку використаних джерел.

Перший розділ спрямований на визначення теоретичної основи дослідження, що дозволяє зрозуміти загальні принципи та підготуватися до аналізу практичного матеріалу. У ньому проаналізовано історію становлення інституту морського агентування для розкриття еволюції його правової природи, визначено поняття «морський агент», його права та обов'язки, здійснено класифікацію морських агентів, систематизовано нормативно-правове регулювання на національному та міжнародному рівнях, виявлено роль договірних стандартів, а також розглянуто особливості пасажирських суден, їх класифікацію та правовий статус.

Розділ другий присвячений аналізу практичного застосування теоретичних принципів агентування. У ньому розкрито три ключові аспекти:

документальне оформлення заходу та виходу судна з урахуванням уніфікованих міжнародних стандартів та їх адаптації у національному законодавстві; логістичне та сервісне забезпечення, що включає організацію бункерування, поводження з відходами та наземний супровід пасажирів; а також взаємодію агента з державними органами, де підкреслено його координаційну роль та необхідність дотримання високих етичних стандартів для забезпечення оперативності, безпеки та комфорту пасажирів, що є критично важливим для цього виду перевезень.

Розділ 3 присвячений практичному аналізу міжнародного досвіду агентування пасажирських суден через порівняння правових моделей Туреччини, Сінгапуру, США та Німеччини, що дозволило виявити різні підходи до регулювання цієї діяльності. Проаналізовано стан української галузі морського агентування, встановлено її тимчасову стагнацію через воєнні дії, що водночас створює можливість для попереднього реформування. На підставі порівняльного аналізу запропоновано двоаспектну стратегію модернізації: нормативно-організаційний та навчальний напрями.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АГЕНТУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН

1.1. Історичний розвиток агентування у сфері морських перевезень

Інститут морського агентування, один із найдавніших у морському праві, виник через об'єктивну потребу в забезпеченні інтересів судновласника у віддалених портах. Історичний розвиток цього інституту відображає поступову еволюцію від початкових форм законного представництва, що здійснювався капітаном відповідно до закону, до сучасного багатофункціонального інституту, який ґрунтується на договірних відносинах, професійній підготовці та спеціалізованій діяльності. Така трансформація свідчить про послідовне ускладнення правових механізмів і підвищення ролі професіоналізму у регулюванні морських та транспортних відносин.

У процесі історичного розвитку інституту морського агентування можна виділити ключові етапи його становлення.

1) Формування правових засад агентських відносин у римському морському праві.

Розвиток Римської імперії був тісно пов'язаний із морською торгівлею. Середземне море, яке римляни називали «Наше море» *Mare Nostrum*, стало головною транспортною артерією, що поєднувала провінції та забезпечувала столицю зерном, вином, олією та іншими товарами [82]. Саме розвиток морської торгівлі стимулював економічне зростання, проте водночас породжував нові правові виклики, пов'язані з регулюванням торговельних відносин, відповідальністю сторін та забезпеченням безпеки морських перевезень.

На початкових етапах розвитку морської торгівлі відсутнє чітке правове регулювання, і, звичайно, принцип довіри у комерційних відносинах ставав особливо актуальним тоді, коли фактичний власник судна *exercitor navis*

перебував у Римі, а капітан *magister navis*, який керував судном, укладав торговельні угоди та здійснював комерційні операції у віддалених портах [73].

Власником судна вважалася будь-яка особа, яка експлуатувала судно з метою отримання прибутку — це могли бути не лише формальний власник *dominus navis*, а й особа, яка фактично здійснювала комерційну експлуатацію судна *exercitor navis*. Капітан, у свою чергу, міг бути як вільною особою, так і підвладним сином чи навіть рабом, призначеним управляти судном від імені господаря. Така модель управління дозволяла власникам делегувати обов'язки довіреним особам незалежно від їхнього соціального стану, що значно спрощувало організацію морських перевезень. Але, через статус капітана, торговці, які з ними співпрацювали, часто побоювалися укласти угоди, так як у разі невиконання зобов'язань стягнення з нього було фактично неможливим [73, с. 164].

Правовий статус *exercitor navis* та капітана *magister navis* у римському праві розвивався у тісному зв'язку з розвитком морської торгівлі та організацією судноплавства. На ранніх етапах, коли навігація була ще примітивною і рейси вимагали безпосереднього контролю, власник судна самотійно керував судном і відповідав за безпеку вантажів та пасажирів. Зі збільшенням масштабів торгівлі, у класичний період, з'явилася потреба чіткого розмежування ролей: власник зосереджувався на економічному управлінні та фінансових зобов'язаннях, тоді як капітан відповідав за оперативне керування судном, виконання рейсу та укладання угод, необхідних для забезпечення нормального функціонування перевезень. У посткласичний період, під час загального занепаду Римської імперії та морської експлуатації, ці функції часто знову об'єднувалися в одній особі, що було зумовлено економічною доцільністю та відсутністю належної організаційної структури. Така динаміка демонструє, як розвиток морської торгівлі безпосередньо впливав на юридичне визначення прав і обов'язків власника та капітана судна, формуючи основу для подальшого розвитку інституту морського агентування у середньовіччі та новий час [73, с. 165-170].

Для того щоб морська торгівля могла функціонувати стабільно, правова система мала створити механізм, який забезпечував би довіру між сторонами та гарантував виконання зобов'язань незалежно від соціального статусу представника. Так виник преторський позов *actio exercitoria* (преторський позов для захисту інтересів експлуатанта судна) — новаторське рішення, що дозволяло кредиторам пред'являти вимоги безпосередньо до власника судна, якщо капітан укладав угоди в межах наданих йому повноважень. До таких дій належали закупівля продовольства, води, канатів і спорядження, найм екіпажу, організація ремонтів під час рейсу, укладення договорів перевезення вантажів, а також сплата портових зборів. Якщо ж капітан перевищував свої повноваження — наприклад, позичав гроші для особистих потреб, продавав судно або укладав угоди, не пов'язані з морською діяльністю, — власник звільнявся від відповідальності. Таким чином, цей принцип забезпечував баланс інтересів: захищалися права кредиторів, гарантуючи виконання угод, і обмежувалися ризики власника судна.

Позов *actio exercitoria* не лише сприяв розвитку морської торгівлі, а й заклав підґрунтя для формування принципу солідарної відповідальності. Кредитор отримував право обирати, до кого пред'являти вимогу — до самого капітана або до власника судна. Такий підхід закріплював довіру в економічних відносинах і водночас створював ефективну модель делегування повноважень, яка стала основою для подальшого розвитку інститутів комерційного представництва [73, с. 165-170].

Подібні форми посередництва у торгівлі існували задовго до Риму — ще у Стародавньому Єгипті та Греції.

У Стародавній Греції інтереси власника судна *nauklēros*, який часто був одночасно власником і капітаном, або торговця *emporos*, представляв капітан судна, відомий як *κυβερνήτης/kybernētēs*. Його обов'язки включали укладання угод у портах, організацію фрахту та оренди судна, закупівлю припасів, контроль за вантажем, ведення бухгалтерії та вирішення комерційних спорів. Система функціонувала на основі особистої довіри: власник судна чи

торговець довіряв капітану не лише судно та вантаж, а й управління всіма справами, пов'язаними з комерційною діяльністю [93]. Формальної юридичної відповідальності капітана (*kybernētēs*) у грецьких джерелах зафіксовано мало, оскільки більшість правових відносин ґрунтувалися на звичаєвому праві та взаємній довірі.

У Стародавній Греції термін *κυβερνήτης/kybernētēs* міг позначати капітана судна та одночасно керманича (кормчого) [46]. Це вказувало на те, що він був головним на борту та керував усім екіпажем і судном, приймав стратегічні рішення під час плавання та контролював безпеку й управління кораблем. Ілюстративним прикладом є опис останньої подорожі апостола Павла до Риму (Діяння Апостолів 27, приблизно 80–90 рр. н. е.), де зазначається, що сотник віддавав перевагу порадам капітана/керманичу та власника судна, а не Павлу [113]. Цей епізод демонструє авторитет та відповідальність капітана і власника судна у прийнятті рішень на борту

У Єгипті за часів фараонів морська та річкова торгівля, особливо по Нілу, була централізованою та контролювалася державою. Судна очолював призначений чиновник або начальник флоту, який діяв не як представник приватного власника, а як довірена особа фараона. Його завданням було доставити товари, закупити ресурси (наприклад, ліванське дерево) та забезпечити повернення з детальним звітом [102].

Велику роль у контролі та обліку виконували писарі *Sesh*. Вони фіксували вантажі, витрати та укладені угоди, фактично виступаючи «очима та вухами» держави. Можна розглядати їх як прообраз адміністративної частини роботи сучасного агента, хоча вони діяли виключно в інтересах держави, а не приватного власника [95].

2) Другий етап можна охарактеризувати як становлення професійного інституту морського агента.

Після занепаду Західної Римської імперії формалізоване римське право поступово втратило універсальний характер, поступившись місцем локальним торговельним і морським звичаям. Проте економічна логіка, закладена ще в

інституті *actio exercitoria*, не зникла: потреба у правовому регулюванні діяльності капітанів і довірених осіб судновласників залишалася актуальною. У період розквіту середньовічних морських республік — Венеції, Генуї, Пізи — а також міст Ганзейського союзу, ці звичаї поступово кодифікувалися у вигляді спеціальних морських кодексів, що стали основою європейського морського права.

Одним із найдавніших джерел таких норм вважається Звід Родоського морського права, який започаткував традицію правового регулювання взаємовідносин між власником судна, капітаном та екіпажем. Ідеї цього зводу вплинули на подальші середньовічні кодекси, зокрема на Морські закони Ольвії та Каталонський морський кодекс - *Consolato del Mare*, укладений у XIV столітті в Барселоні [50]. Саме в цих документах вперше чітко зафіксовано повноваження капітана як універсального представника судновласника: капітан мав право самостійно здійснювати ремонт судна, закуповувати провізію, а в разі крайньої необхідності — навіть продавати частину вантажу для забезпечення безпеки рейсу. Його дії визнавалися законними не на підставі окремого договору, а через сам статус капітана, який розглядався як носій публічно визначених функцій, а не як приватний агент.

У *Consolato del Mare* докладно регламентувалися межі цих повноважень. Якщо власник судна перебував у тому самому порту, капітан не мав права без його згоди продавати судно або брати позику на значну суму. Водночас за відсутності власника капітан міг діяти на власний розсуд, якщо цього вимагала безпека екіпажу чи збереження судна. Відповідальність за дії капітана покладалася на судновласника лише в межах звичайних повноважень, тобто тих, що визнавалися необхідними для рейсу та не виходили за межі професійної компетенції капітана [50]. Такий підхід забезпечував рівновагу між оперативністю морських рішень і контролем з боку власника.

Паралельно з середземноморською традицією формувалися й північні кодифікації морських звичаїв. На атлантичному узбережжі Франції та Англії поширення набули Олеронські свитки *Rôles d'Oléron*, які вважаються одним із

найдавніших зведень морських законів Північної Європи [79]. У Балтійському регіоні Ганзейського союзу діяли Закони Вісбю *Hoghesten Water-Recht tho Wisby*, що регулювали торгівлю між портами Північного й Балтійського морів. У цих збірниках простежується подальший розвиток римського принципу делегування повноважень і відповідальності: капітан виступав не лише як мореплавець, а фактично як комерційний керівник рейсу, уповноважений приймати рішення в межах господарських потреб судна [63].

3) Етап становлення професійного морського агентування в добу кодифікації торговельного права (XVIII–XIX ст.)

Епоха великих географічних відкриттів і розквіт міжнародної торгівлі в XVII–XVIII століттях призвели до якісного ускладнення морських перевезень. Розвиток промисловості, регулярних торговельних ліній і колоніальної експансії сформував потребу у постійному береговому представництві, здатному забезпечити не лише навігаційний, а й комерційний супровід судна. Якщо у попередні століття фігура капітана поєднувала функції мореплавця, торговця та довіреної особи власника судна, то тепер відбувається розмежування цих ролей. Капітан відповідав переважно за технічну та навігаційну частину рейсу, тоді як комерційні та адміністративні питання поступово переходили до компетенції професійного берегового представника — морського агента [16, с. 7-8].

Саме в цей період закладаються основи інституту агентування у сучасному розумінні. Агент починає виконувати комплекс операційних та адміністративних завдань, які раніше покладалися на капітана: від організації лоцманської проводки та бункерування до врегулювання митних і портових формальностей. Власник судна більше не міг покладатися виключно на капітана, оскільки комерційні зв'язки вимагали оперативності, постійного контакту з портовими структурами та знання місцевого законодавства.

Поступово у різних європейських країнах з'являються нормативні згадки про таких посередників. У Франції вже у XIV столітті в Статуті міста Марселя та ордонансах Пилипа IV фіксуються функції офіційних представників

судновласника на березі. Подальший розвиток отримали в едикті 1657 року та знаменитому Ордонансі про флот від 1681 року *Ordonnance de la Marine*, де вперше окреслено професійну роль морського агента як посередника між судновласником і портовими властями. Як зазначав Барон Білфед, посередники — «маклери, агенти та інші подібні люди, які служать звідниками між купцями», — повинні бути людьми «добропорядними і знатними» та користуватися довірою як сторін, так і судів [16, с. 7].

У XIX столітті розвиток морського права та процеси його уніфікації в Європі відкрили нову сторінку в історії морських перевезень. Прийняття Французького цивільного кодексу 1804 року та Торгового кодексу 1807 р. започаткувало еру, коли комерційні відносини стали об'єктом системного юридичного осмислення [43]. Водночас судова практика цього періоду активно формувала поняття агентських відносин, адже законодавче регулювання ще не було єдиним і уніфікованим.

Сам морський агент поступово перестав бути лише довіреною особою власника судна — він перетворювався на професійного посередника, який керував усіма комерційними та адміністративними аспектами рейсу на основі письмового договору доручення *agent contract*. Його діяльність ставала регулярною, а статус чітко закріплювався правовими актами.

4) Уніфікація та договірне регулювання морського агентування в міжнародному праві XX–XXI ст.

У XX столітті, з інтенсифікацією глобальної торгівлі, розрізненість національних законодавств у сфері морського агентування стала суттєвою перешкодою, що зумовило об'єктивну потребу в уніфікації правового регулювання.

Провідну роль в уніфікації брали на себе неурядові професійні організації, які розробили стандартні договірні форми, що де-факто стали міжнародним стандартом. Ключовою інституцією в цій сфері є Федерація національних асоціацій суднових брокерів та агентів. Вона об'єднує національні асоціації морських агентів та суднових брокерів і створює типові

документи, що стають стандартом у галузі. Серед них особливо важливим є Стандартний агентський договір, який вважається «золотим стандартом» для морського агентування. Цей договір регламентує взаємовідносини між агентом та принципалом (власником судна або компанією) та визначає права, обов'язки та межі відповідальності сторін. Він встановлює професійні стандарти та створює передбачуване правове середовище для міжнародних морських перевезень [58].

Важливу роль відіграє і Балтійська та міжнародна морська рада (BIMCO), яка, хоч і спеціалізується на чартерах, розробляє стандартні агентські клаузули, що інтегруються в договори перевезення. Саме завдяки цим документам створюється стабільне та передбачуване правове середовище для всіх учасників міжнародних морських перевезень [44].

Простеживши весь цей тривалий історичний шлях, можна виділити важливий наочний принцип: право завжди відтворює практику, а не навпаки. Інститут агентування еволюціонував від неформальної довіри до капітана в античності, через юридичну фікцію *actio exercitoria* в Римі та формалізований статус у середньовічних кодексах, до становлення самостійної професії, обумовленої комерційною необхідністю. Регулювання морського агентування спирається не на жорсткі нормативні акти, а на гнучкі стандарти, адже сучасне морське право постає не як застигла догма, а як жива, адаптивна система правових інструментів, яку протягом століть спільнота створювала та вдосконалювала для вирішення реальних практичних завдань.

1.2.Поняття, значення та види агентування морських суден

На законодавчому рівні термін «морський агент» визначений у п. 17 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про прикордонний контроль» від 05.11.2009 р. (далі за текстом - Закон про прикордонний контроль). Згідно з цим положенням, представник судновласника (морський агент) — це суб'єкт підприємницької діяльності, представник агентської організації, який відповідно до договору морського агентування та за винагороду надає капітану судна послуги,

пов'язані з виконанням обов'язків щодо перетинання державного кордону [33]. Однак слід зазначити, що в наведеному визначенні виокремлюється лише одна сфера діяльності морського агента — забезпечення виконання процедур, пов'язаних із перетинанням державного кордону. Це зумовлено специфікою сфери застосування відповідного закону, який регламентує виключно питання прикордонного контролю та не охоплює весь комплекс функцій морського агентування.

Натомість у Правилах надання послуг у морських портах України, затверджених Наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 р., міститься визначення морського агента, що він є суб'єктом 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 мореплавства [26].

З аналізу наведеного визначення випливає, що законодавець підкреслює статус агента як постійного представника судновласника. Водночас у обох нормативних підходах простежується акцент на тому, що договір агентування має бути обов'язково укладеним, а послуги — такими, що надаються за винагороду. Це узгоджується із загальним цивільно-правовим розумінням договору доручення. Відповідна ознака є характерною для природи представницьких правовідносин у приватному праві, де платність, консенсуальність та договірний характер виступають ключовими елементами їх правової конструкції.

Згідно зі ст. 116 Кодексу торговельного мореплавства України, договір морського агентування передбачає, що агентська організація (морський агент) за винагороду надає послуги у сфері торговельного мореплавства, діючи як постійний представник судновласника в морському порту або за його межами [4].

Важливим аспектом, що підтверджує особливий статус цієї діяльності в Україні, є її офіційна кодифікація. Професія «Агент морський» внесена до

Національного класифікатора України «Класифікатор професій». Їй присвоєно код 3415, що формально закріплює її як окрему професійну категорію, чітко відмежовуючи її від інших, суміжних видів агентської діяльності [3].

Основні права та обов'язки морського агента впливають не з декларативної норми, а з прописаних у стандартних договірних формах, розроблених професійними організаціями. Основним таким «актом» є Стандартний агентський договір FONASBA (FONASBA Standard Agency Agreement), останньої редакції 2017 року [67]. Договір FONASBA не містить прямого визначення морського агента, натомість дає функціональне визначення через детальний перелік обов'язків агента, серед яких ключові: організація заходу та виходу судна, взаємодія з портовими органами, забезпечення вантажно-розвантажувальних операцій, ведення фінансових розрахунків та управління ресурсами для виконання цих обов'язків.

Можна сказати, що морський агент є ключовою сполучною ланкою в ланцюзі постачання між принципалом та іншими суб'єктами, через яку судновласник або фрахтувальник встановлюють ділові відносини з різними суб'єктами комерційної діяльності, такими як буксирні компанії, лоцманські служби, орендодавці устаткування, страхові компанії, постачальники тощо. Для пасажирських суден, згідно з портовими звичаями, передбачено «яхтове обслуговування», що означає надання всіх необхідних послуг через агента пасажирського судна, який також відповідає за контроль за дотриманням вимог імміграційних, санітарних, митних та портових органів і взаємодіє з іншими компаніями, такими як буксирні, лоцманські та шипчандлерські. Крім того, агент може виступати брокером-посередником між судновласником і фрахтувальником пасажирського судна. У лінійному та круїзному судноплаванні існує стандартна форма угоди з агентами, яка чітко регламентує права й обов'язки сторін, включаючи порядок оформлення проїзних документів, звітності, а також умови і терміни перерахування коштів судновласнику чи генеральному агенту [9].

Таким чином, можемо сформулювати визначення терміну «Морський агент», як: це суб'єкт господарювання, який як професійний посередник у сфері торговельного мореплавства, діючи на підставі договору від імені та в інтересах свого принципала (судновласника або фрахтувальника), забезпечує захист його інтересів у конкретному порту через виконання невичерпного комплексу організаційних, комерційних та адміністративних функцій за винагороду.

Проаналізувавши главу 5 Розділу IV КТМУ щодо морського агентування, виділимо права морського агента:

- 1) надає консультативні та інформаційні послуги, ряд важливих організаційних, технічних та юридичних послуг;
- 2) є посередником однієї із сторін;
- 3) працює на комісійних засадах, тобто принципал оплачує усі витрати, які пов'язані з виконанням його обов'язків, і агентську винагороду;
- 4) допомагає капітану судна у налагодженні контактів зі службами порту, місцевими органами виконавчої влади, в організації постачання і обслуговування судна в порту;
- 5) виступає від імені вантажовласника договірною стороною учасників мультимодального перевезення виступати договірною стороною учасників мультимодального перевезення, забезпечуючи ефективну координацію та юридичний супровід усіх процесів;
- 6) має право передавати здійснення своїх функцій іншій особі (суб'єкту), якщо тільки він був уповноважений на це своїм довірцем [4].

Право морського агента включає можливість пред'явлення морської вимоги на судновласника або фрахтувальника. Правове регулювання арешту суден в Україні здійснюється на основі Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 року, до якої Україна приєдналася у 2011 році. Зокрема, п. п) ч. 1 ст. 1 Конвенції передбачає відшкодування витрат капітана, у тому числі витрат вантажовідправників,

фрахтувальників чи агентів, що здійснені за дорученням судна або його власника [10].

Норми зазначеної Конвенції імплементовані в національне законодавство України, зокрема в КТМУ. Відповідно до п. 17 та ст. 42 КТМУ, судно може бути арештоване лише на підставі морських вимог, які виникають з права власності та інших майнових прав на судно, зокрема дисбурсментських витрат [4].

У міжнародному контексті право заявити морську вимогу, зокрема у зв'язку з оплатою дисбурсментських витрат, визначено у Міжнародній конвенції про арешт суден 1999 року за п. р), ч. 1 ст. 1, яка уточнює критерії морських вимог [12]. Проте Україна до цієї Конвенції не приєдналася.

До послуг агентування, що надаються морським агентом власнику, фрахтувальнику, оператору судна або власнику вантажу в галузі морських перевезень, належить виконання таких агентських дій або доручень:

- 1) ведення переговорів про купівлю чи продаж судна і укладення таких угод;
- 2) ведення переговорів про фрахтування судна і контроль за фрахтуванням судна;
- 3) збирання фрахту у відповідних випадках та вирішення всіх пов'язаних із цим збиранням фінансових питань;
- 4) своєчасне оформлення митної та вантажної документації і відправлення вантажу;
- 5) організація заходів, пов'язаних із прибуттям або відправленням судна, а саме:
 - забезпечення проведення вантажно-розвантажувальних робіт і розрахунків щодо них;
 - своєчасне інформування капітана судна щодо правил, звичаїв порту, змін тарифів;
 - документальне оформлення претензій;
 - оформлення звітно-грошової документації щодо судна;

- врегулювання питань між капітаном судна, відправником та одержувачем вантажу, митними та портовими органами влади;

б) організація обслуговування судна в порту, а саме:

- організація забезпечення судна паливом, продовольством, водою та іншими необхідними матеріалами;
- наймання екіпажу на судно;
- забезпечення медичного та культурного обслуговування членів екіпажу судна [1, с. 13-14].

Договір морського агентування за своєю правовою природою доручення, врегульованого главою 68 Цивільного кодексу України, згідно з якою одна сторона (повірений) зобов'язується вчинити від імені та за рахунок другої сторони (довірителя) певні юридичні дії. У договорі доручення або довіреності, виданих на його підставі, мають бути чітко зазначені дії, які повірений має виконати. Ці дії повинні бути законними, конкретними та реально здійсненими. Повірений діє в межах доручення, яке йому надано, але за потреби може відступити від його умов, якщо це необхідно для захисту інтересів довірителя і немає змоги заздалегідь з ним погодити зміни. У такому випадку повірений зобов'язаний повідомити довірителя про ці відступи, щойно з'явиться така можливість [38].

Щодо класифікації морських агентів, то як і в багатьох сферах, вона є досить різноманітною — виділення відбувається за різними критеріями. Проаналізувавши різноманітні джерела, виокремимо такі:

1. За формою організації перевезень вантажів [16, с. 35]:

- лінійний агент - у лінійному судноплавстві функції агента дещо ширше, тому він має свою назву і, крім звичайного обслуговування, виконує ряд додаткових функцій: оголошує розклад ліній; розсилає по запитам вантажовласників тарифи лінії; виконує котирування ставок; букірування вантажів на лінії; укладає контракти з стівідорами; тальманськими, складськими і сюрвейерськими компаніями; організує обробку суден в межах розкладу лінії; організовує перевалку вантажу з наскрізного або

мультимодального коносаменту; оформлює вантажну документацію і претензії по вантажах;

- судновий агент – обслуговує трампові судна і є довірчою особою, яка здійснює обслуговування суден, представляє і захищає інтереси судновласника в певному порту. Звичайні його обов'язки включають в себе повідомлення вантажовідправників і відповідних державних служб і органів про час прибуття судна; надає інформацію капітану судна про порт і діючі в ньому правила та звичаї; здійснює будь-якого роду формальності, пов'язані із заходом судна в порт, стоянкою і обслуговуванням його в порту, включаючи оплату судових зборів; організацію постачання судна паливом, водою, продовольством та іншими матеріалами; забезпечує проведення вантажно-розвантажувальних робіт і розрахунків по ним; здійснює своєчасне оформлення вантажної і судової документації; забезпечує культурне і медичне обслуговування екіпажу; оформлює та займається врегулюванням претензій; оформлює звітну грошову документацію; забезпечує захист інтересів судновласника та ін.

2. За обсягом відповідальності [1, с. 10]:

- загальні агенти (портовий агент) – виконують широкий спектр послуг для судна в порту;
- генеральний агент – уповноважений вирішувати всі питання агентування суден в декількох портах цієї країни або регіону. Він виконує цю роботу через субагентів в портах на основі укладених з ними угод або через філії своєї компанії;
- спеціалізовані агенти – займаються окремими завданнями, такими як бункерування чи зміна екіпажу, ремонту та технічного обслуговування, аварійний агент.

3. За представництвом інтересів [1, с. 10]:

- агенти судновласника працюють на судновласника, захищають його права, виконують від імені і за дорученням судновласника певні функції щодо судна, контролює виконання вантажовідправниками або

вантажоодержувачами їхніх зобов'язань відповідно до умов договору перевезення, комерційними правилами або місцевою практикою;

- агенти фрахтувальника діють в інтересах фрахтувальника, призначається за умовами чартеру вантажовідправником або вантажоодержувачем, але діє від імені і за дорученням перевізника (страховика);

- незалежні агенти можуть працювати на різні сторони залежно від ситуації.

4. За формою власності агентські компанії можуть бути суб'єктами різноманітних форм власності: державної; приватної; національної приватної з іноземними інвестиціями; іноземного капіталу та інших [17, с. 64].

Тут варто звернути увагу на те, що при обслуговуванні судна агентом фрахтувальника судновласник не завжди може повністю покладатися на його рекомендації, адже такий агент є службовцем супротивної сторони. З урахуванням цього в міжнародній практиці збереглася практика призначення судновласником – протектинг агента. Протектинг-агент – агент судновласника в порту, що виконує функції захисту інтересів судновласника, до якого капітан судна, що обслуговується агентом фрахтувальника, може звернутися за рекомендаціями і допомогою по спірних питаннях. Його послуги оплачуються в розмірі 50% від базової ставки.

5. За функціями, обсягом завдань, типом послуг:

- операційні агенти – відповідають за функціонування судна в порту, займається загальним обслуговуванням судна в порту, включаючи оформлення документів, швартування, буксирування, постачання тощо. Операційні агенти можуть займатися судноплавним агентством, тобто організовувати обслуговування суден у портах, займатися оформленням документів, координацією портових операцій; та фрахтувальним агентством – знаходити і організовувати фрахтування суден для перевезення вантажів або пасажирів. Також відоме як фрахтувальний брокер, воно відноситься до особи, яка веде бізнес з оренди суден, об'єктом комерційної діяльності якої є судно.

Основний бізнес полягає в тому, щоб знайти відповідне транспортне судно для фрахтувальника на ринку або знайти об'єкт фрахтування для судновласника, а також укласти чартер як посередник. І фрахтувальник, і судновласник укладають орендну угоду і заробляють на ній комісійні;

- логістичні агенти (наприклад, карго-агенти) – забезпечують організацію перевезення вантажів, включаючи планування та координацію транспортування, взаємодіють з вантажовласниками, укладають угоди на перевезення, оформлюють коносаменти, контроль за завантаженням і розвантаженням, а також здійснюють супровід процесів, пов'язаних зі страхуванням вантажів та митним оформленням;

- агенти із забезпечення (наприклад, експедитори, агент з підрахунку, агент зі зберігання, агент зі зберігання, контейнерний агент) – відповідають за постачання ресурсів і персоналу, приймають доручення власника вантажу на обробку декларації вантажу, передачу, складування, розподіл, перевірку, упаковку, перевалку, бронювання та інші послуги від імені власника вантажу;

- аварійні агенти – діють у випадках морських аварій, форс-мажорних обставин чи надзвичайних ситуацій. Вони координують взаємодію з портовими службами, страховими компаніями, забезпечують оформлення аварійної документації (наприклад, заяв про загальну аварію), організовують буксирування, ремонт або евакуацію. Їхня роль — мінімізувати наслідки інциденту та забезпечити правовий і технічний супровід дій у критичних ситуаціях;

- консультаційні агентства (консалтингове агентство) – надають професійні консультаційні послуги у сфері морського транспорту. Вони можуть спеціалізуватися на юридичних, економічних, технічних чи страхових питаннях, надаючи підтримку судновласникам, фрахтувальникам, експедиторам, агентам та іншим учасникам морських перевезень. Їх діяльність охоплює аналіз контрактів, оцінку ризиків, оптимізацію логістичних процесів, аудит відповідності до міжнародних норм і супровід у разі спорів чи перевірок;

6. За організаційно-правовим критерієм взаємодії в межах представництва інтересів:

- агент діє від імені судновласника чи фрахтувальника, представляє його інтереси;
- субагент залучається основним агентом, не маючи прямих договірних відносин із клієнтом (судновласником), виконує доручення в межах, визначених угодою між ними. Відповідальність перед судновласником несе головний агент.

Наприклад, транспортні агенти, окрім основних обов'язків, пов'язаних з організацією прибуття й виходу суден, часто виконують також функції експедиторів — беруть участь у логістичних операціях, пов'язаних із вантажем, його перевантаженням, зберіганням та документальним супроводом. У свою чергу, деякі експедитори, які традиційно зосереджені на організації переміщення вантажів, можуть паралельно виконувати функції транспортних агентів, особливо якщо це обумовлено запитами клієнтів або особливостями портової інфраструктури. [9, с. 160]. Таким чином, у практичній площині чіткий поділ між цими ролями може бути умовним, що свідчить про багатофункціональність та адаптивність морських агентів у сучасних умовах.

Аналіз ролі морського агентування в системі торговельного мореплавства демонструє, що агент є фундаментальною та незамінною ланкою, яка забезпечує операційну та економічну ефективність сучасних перевезень. Його значення виходить за межі простого посередництва: агент фактично виконує роль локального представника та менеджера судновласника.

Для ефективного виконання своїх обов'язків агент має володіти комплексними знаннями, які включають не лише юридичні аспекти (законодавство, договірні відносини, митні процедури), але й морські та портові практики, логістику, безпеку судноплавства тощо. Завдяки такому поєднанню знань агент оптимізує весь процес портового заходу, прискорюючи

митні та адміністративні процедури, координуючи логістичні операції та мінімізуючи час простою судна і непередбачувані витрати.

Крім того, морські агенти створюють необхідні канали комунікації між судновласниками і портовою адміністрацією, вирішують усі організаційні питання та забезпечують ефективний обмін інформацією. Це дозволяє судновласникам зосередитися на основному бізнесі, абстрагуючись від локальних операційних складнощів.

Таким чином, агент виступає правою рукою судновласника, поєднуючи глибокі юридичні, морські та організаційні знання та забезпечуючи ефективність, безпеку та економічну доцільність торговельного мореплавства.

1.3. Джерела правового регулювання агентування морських суден

Правове регулювання агентування морських суден ґрунтується на комплексі міжнародних та національних нормативно-правових актів, що визначають правовий статус агентів, їх права та обов'язки, а також порядок взаємодії з портовими і судновласницькими структурами.

До міжнародних джерел належать документи та стандарти, розроблені спеціалізованими установами Організації Об'єднаних Націй, зокрема Міжнародною морською організацією та Економічною комісією ООН для Європи.

Зокрема, до ключових документів належить Рекомендація №45 Економічної комісії «Мінімальні стандарти для морських агентів і брокерів». Цей документ є оновленням попередніх стандартів 1988 року, розроблених UNCTAD, і надає керівні принципи щодо мінімальних стандартів для морських агентів і брокерів, сприяючи стандартизації процедур і підвищенню прозорості в міжнародному судноплаванні. Рекомендація визначає роль агентів у забезпеченні ефективної взаємодії між суднами та портовими службами, включаючи обов'язки щодо організації заходів, пов'язаних із

заходом судна в порт, обробкою вантажів, митними процедурами та іншими аспектами, що впливають на ефективність і безпеку морських операцій [85].

Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року з останніми Манільськими правками 2010 року встановлює міжнародні стандарти підготовки та сертифікації моряків і персоналу, задіяного в морській діяльності, включаючи агентування суден, забезпечує високий професійний рівень персоналу, з яким взаємодіють морські агенти [13].

Міжнародна конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року регламентує стандартизовані процедури подання документації та повідомлень при заході суден у порти та сприяє спрощенню адміністративних процедур [5].

ІМО розробила низку документів і керівних принципів, які спрямовані на оптимізацію портових викликів та гармонізацію обміну даними між суднами, агентами і портовими службами. Одним із ключових документів є Компендіум Міжнародної морської організації (ІМО) з питань фасилітації та електронного бізнесу, що слугує моделлю для уніфікації семантики та формату всієї інформації у морській сфері. Цей компендіум забезпечує взаємодію інформаційних систем різних учасників із спільним значенням даних, підтримує стандартизацію обміну повідомленнями через систему «єдиного вікна» (MSW), сприяє оптимізації портових викликів та розвитку зелених і цифрових коридорів [99].

Важливе значення також мають Керівні принципи гармонізованого обміну інформацією та електронного обміну оперативними даними під час портових викликів (FAL.5/Circ.42/Rev.4). Цей документ визначає процеси оптимізації портових викликів, встановлює стандарти електронного обміну даними та передбачає використання системи «єдиного вікна» для спрощення адміністративних процедур, що забезпечує ефективну координацію між суднами, агентами та портовими службами [70].

Керівні принципи щодо адміністративних даних (FAL.5/Circ.52) встановлює стандарти для збору та обробки адміністративної інформації, необхідної для прибуття, перебування та відправлення судна, а також для обліку осіб і вантажів у порту. Він спрямований на уніфікацію структури даних та стандартизацію електронного обміну повідомленнями між усіма учасниками портових операцій. Використання цих принципів полегшує взаємодію між суднами та портовими службами, підвищує ефективність обробки суден і зменшує адміністративне навантаження [69].

Важливе місце у системі міжнародного регулювання діяльності морських агентів займають документи та стандарти, розроблені FONASBA.

Стандартні умови агентування становлять один із найважливіших галузевих інструментів договірного регулювання діяльності морських агентів [60]. Документ 2007 року встановлює уніфіковані норми взаємодії між судновласником та агентом, спрямовані на забезпечення належного рівня правової визначеності, передбачуваності витрат та мінімізації операційних ризиків у порту.

Відповідно до цих умов агент здійснює свою діяльність виключно від імені та за дорученням судновласника, незалежно від того, ким він був номінований, у тому числі фрахтувальником. Такий підхід підкреслює представницький характер його функцій та усуває підстави для покладення на агента особистої відповідальності за зобов'язаннями судновласника перед постачальниками товарів і послуг, що, у свою чергу, мінімізує ризики виникнення субсидіарної відповідальності.

Обсяг відповідальності агента обмежується сумою, що не перевищує двох або двох із половиною розмірів його агентської винагороди. Це положення відображає принцип пропорційності відповідальності та економічної доцільності, типовий для договірних правовідносин у транспортній та логістичній сферах.

Окреме положення Стандартних умов спрямоване на захист співробітників агента: судновласник бере на себе зобов'язання не висувати

індивідуальних претензій до директорів, посадових осіб чи працівників агента у зв'язку зі збитками, спричиненими їхньою недбалістю, що забезпечує концентрацію відповідальності в межах самого агентського договору та зменшує правові ризики для персоналу.

Загалом Стандартні умови FONASBA становлять приклад диспозитивного договірної регулювання, поширеного у світовій практиці морського агентування. Хоча вони не є імперативними, документ виконує функцію типового контракту, сприяє збалансованому розподілу прав та обов'язків сторін та підвищує рівень передбачуваності портової діяльності.

У тому ж 2007 році FONASBA були затверджені Стандарти якості FONASBA, які стали першим і поки що єдиним глобальним маркером відповідності для суднових агентств [59]. Вимоги до компаній, які бажають отримати відповідний сертифікат, включають:

- дотримання всіх чинних національних законів і нормативних актів у своїй діяльності;
- наявність належної системи бухгалтерського обліку і фінансового контролю, що передбачає окреме збереження коштів клієнтів;
- забезпечення належного рівня підготовки персоналу, включаючи заохочення до проходження навчальних курсів, складання кваліфікаційних іспитів і підвищення професійної компетентності;
- стимулювання членства працівників у профільних національних або міжнародних професійних асоціаціях.

Огляд стандартних агентських послуг — це стандартний документ, розроблений FONASBA у жовтні 2019 року, який допомагає судновим агентам та принципалам чітко визначити обсяг стандартних послуг, що надаються за звичайний портовий агентський збір. Цей документ сприяє уникненню непорозумінь і суперечок щодо обов'язків агента, забезпечуючи прозорість і взаєморозуміння між сторонами [57].

Загальна угода про агентування було затверджено FONASBA та BIMCO у грудні 2017 року. Цей документ призначений для довгострокових або

багатопортових агентських призначень і доповнює раніше розроблену Угоду про призначення агента, яка охоплює короткострокові агентські призначення. Загальна угода має спільну структуру та умови з угодою про призначення агента, що забезпечує їхню взаємозамінність і послідовність у застосуванні [67].

Угода про субагентування, прийнята 2017 року, встановлює умови призначення субагента, визначає його права та обов'язки в межах агентської діяльності та регламентує взаємодію з основним агентом. Її застосування забезпечує ефективну делегацію завдань, прозорість процедур і зменшення ризику конфліктів у процесі виконання агентських послуг [98].

Позиційні документи та Позиційні документи Європейської федерації асоціацій – офіційні позиційні документи FONASBA та її європейського комітету ECASBA щодо ключових питань, що впливають на діяльність морських агентів. Вони слугують орієнтирами для взаємодії з державними та міжнародними органами, забезпечують узгодженість позицій на національному та міжнародному рівні і сприяють розвитку професійних стандартів у морській індустрії [56].

До національних джерел належать різноманітні нормативно-правові акти, які регулюють різні сфери діяльності, але водночас містять положення, що стосуються морської діяльності та діяльності морських агентів.

Основним є Кодекс торговельного мореплавства України, прийнятий 23 травня 1995 р., який встановлює загальні принципи регулювання морських перевезень та діяльності морських агентів, встановлює основні правила укладання договорів та відповідальності сторін у процесі морського перевезення [4].

Закон України «Про морські порти України», прийнятий 17 травня 2012 р., який визначає порядок функціонування морських портів та надання портових послуг. Особливе значення для агентів має регулювання доступу до портових ресурсів, правил обслуговування суден, організації заходів і виходів суден, а також взаємодії агентів з портовими адміністраціями [29].

Діяльність морських агентів визначається також положеннями Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 р., що регулює договір доручення. Визначено права та обов'язки довірителя і агента, умови виконання доручення та відповідальність сторін у разі порушення договірних зобов'язань. Це забезпечує юридичну основу для професійної діяльності морських агентів [38].

Окремо слід виділити Правила надання послуг у морських портах України, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 5 червня 2013 р., які деталізують практичні аспекти агентування суден, включаючи оформлення документів, координацію заходів і виходів суден, взаємодію з портовими службами та організаціями. Вони визначають порядок виконання агентських функцій і забезпечують уніфікований підхід до обслуговування суден у портах України [26].

Процедури митного оформлення суден і багажу пасажирів регулює закон України «Митний кодекс України» від 13.03.2012 [8].

Закон України «Про транспорт» від 28.05.2024 регулює діяльність морських портів і агентів, пов'язаних із перевезенням пасажирів [35].

На підставі ч. 2 ст. 6 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» будь-які дії, які український суб'єкт ЗЕД виконує від імені іноземного партнера й на підставі належного уповноваження, юридично прирівнюються до дій самого іноземного суб'єкта. Тому всі дії морського агента або субагента, який отримав від агента право діяти від імені та за рахунок судновласника-нерезидента в межах зовнішньоекономічного договору, розглядаються як дії цього нерезидента. Таким чином, дії морського агента або субагента, якому морський агент делегував свої повноваження щодо вчинення певних дій від імені та за рахунок судновласника-нерезидента, під час виконання зовнішньоекономічного договору з судновласником-нерезидентом є діями цього нерезидента. Всі їхні дії в межах договору мають правові наслідки для нерезидента [7].

У разі надання морським агентом послуг агентування морських суден, зокрема нерезидентам із низькоподаткових юрисдикцій (згідно з Постановою КМУ від 27 грудня 2017 р. № 1045 « Про затвердження переліку держав (територій), які відповідають критеріям, установленим підпунктом 39.2.1.2 підпункту 39.2.1 пункту 39.2 статті 39 Податкового кодексу України»), такі операції можуть визнаватися контрольованими за наявності визначених умов. Морський агент, який бере участь у контрольованій операції, зобов'язаний визначати обсяг оподатковуваного прибутку відповідно до принципу «втягнутої руки», тобто за правилами трансфертного ціноутворення [15].

Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори» регламентує порядок справляння та розміри портових зборів у морських портах України [31].

1.4. Правовий статус морських суден для перевезення пасажирів

Згідно з міжнародними та національними нормативно-правовими актами, термін «пасажирське судно» зазвичай визначається як судно, побудоване та обладнане для перевезення більше 12 пасажирів. Це визначення є основою для класифікації та регулювання безпеки пасажирських перевезень.

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року із змінами – визначає «пасажирське судно» як судно, призначене для перевезення пасажирів понад 12 осіб.

Зокрема, Директива Європейського Парламенту і Ради ЄС № 2016/1629 від 14 вересня 2016 року – визначає «пасажирське судно» як судно для денних поїздок або судно з каютами, побудоване та обладнане для перевезення більше 12 пасажирів [21]. Аналогічно, Директива ЄС 2017/2397 від 12 грудня 2017 року – визначає «пасажирське судно» як судно, побудоване та обладнане для перевезення більше 12 пасажирів [19].

Регламент Європейського Парламенту і Ради ЄС № 336/2006 від 15 лютого 2006 року – включає визначення «пасажирського судна» як судна,

включаючи високошвидкісне судно, що перевозить більше 12 пасажирів, відповідно до Міжнародного кодексу з управління безпекою [27].

Директива Європейського Парламенту і Ради ЄС 2009/45/ЄС від 6 травня 2009 року – визначає «пасажирське судно» як судно, що перевозить більше 12 пасажирів [32].

Закон України «Про внутрішній водний транспорт» № 1054-IX від 3 грудня 2020 року – посилається на визначення SOLAS 74 і класифікує пасажирське судно як судно для перевезення понад 12 пасажирів [20].

Таким чином, встановивши уніфіковане правове визначення терміну «пасажирського судна», доцільно перейти до його класифікації:

1) Круїзні судна

На відміну від загальної класифікації пасажирських суден, орієнтованої на безпеку, визначення «круїзного судна» має вузькоспеціальний, функціональний характер.

Правова основа цього поняття закладена в FAL Convention, яка визначає круїзні судна як особливий тип пасажирських суден, що здійснюють міжнародні подорожі. Головна мета таких суден — обслуговування пасажирів, які беруть участь у колективних туристичних програмах. Круїзні судна не призначені для регулярного перевезення осіб між пунктами, як звичайні пасажирські лінії, а організовані так, щоб забезпечити комплексне туристичне обслуговування на борту та у портах заходу [5]. В Україні поняття круїзного судна майже співпадає з міжнародним визначенням: відповідно до п. 9 ст. 1 Закону про прикордонний контроль - це судно, що рухається за певним маршрутом згідно з попередньо визначеною програмою туристичного обслуговування в портах за маршрутом руху [33].

Таким чином, круїзне судно — це судно, який функціонує переважно як засіб дозвілля, а не транспорту, і його діяльність має мінімальний вплив на звичайні комерційні перевезення. Таке визначення є важливим для спрощення прикордонних, митних та санітарних процедур у портах, які приймають круїзні судна, та слугує правовою основою регулювання морського туризму.

Круїзне судно, згідно з FAL Convention, має кілька ознак:

- 1) Міжнародний маршрут — судно курсує між портами різних країн.
- 2) Колективна програма — пасажирів подорожують у складі заздалегідь сформованої групи з чітко запланованою програмою відвідувань.
- 3) Туристична мета подорожі — перебування пасажирів на борту обумовлене туристичним інтересом до відвідування портів, а не потребою у транспортуванні.
- 4) Обмеження вантажних і пасажирських операцій — протягом круїзу, як правило, не проводиться посадка чи висадка інших пасажирів, а також не здійснюється завантаження або вивантаження вантажів.

Особливості для круїзних суден у порівнянні з іншими включає спеціальні регламенти заходу в порти, включаючи безпеку, логістику та обслуговування пасажирів. Нормативно-правова база агентування круїзних суден та яхт в Україні включає як загальні положення морського права, так і спеціальні регламенти для пасажирських та маломірних суден.

Круїзні судна можуть бути зареєстровані під прапором різних країн (наприклад, панамський, багамський прапор). Країна реєстрації судна має юрисдикцію над судном, і її закони регулюють роботу екіпажу, технічний стан судна та безпеку. Коли круїзне судно знаходиться в міжнародних водах, юрисдикція над ним належить до країни реєстрації судна. Проте при вході судна в територіальні води іншої держави її закони можуть застосовуватися до судна, його екіпажу та пасажирів.

Порти та державна юрисдикція: порти, в яких круїзні судна здійснюють зупинки, мають свою юрисдикцію на теренах порту. Це стосується перевірки судна, митних процедур, імміграції та інших аспектів діяльності судна в порту.

Круїзні судна часто є суб'єктами договорів з пасажирями. Права та обов'язки пасажирів регулюються контрактами, що укладаються під час бронювання круїзу, а також національними законами країни, де зареєстроване судно. Окремо варто зазначити Конвенцію про перевезення пасажирів морем, яка визначає права пасажирів у разі аварії, загибелі або травм. Щодо обов'язків

перевізника, він має зобов'язання забезпечити безпеку та комфорт пасажирів, відповідно до стандартів безпеки та умов перевезення.

Митні, імміграційні та санітарні вимоги вказують на дотримання митних і імміграційних процедур, що застосовуються до суден, що прибувають з-за кордону. Це стосується як екіпажу, так і пасажирів. Оскільки круїзні судна є замкнутими просторами, держави можуть застосовувати суворі санітарні вимоги до цих суден, особливо під час епідемій чи пандемій.

З огляду на розвиток судноплавства та підвищену увагу до охорони навколишнього середовища, круїзні судна повинні відповідати екологічним стандартам, таким як захист морських екосистем: круїзні судна повинні дотримуватися екологічних стандартів щодо викидів, утилізації відходів, зокрема щодо очищення стічних вод та сміття; безпека судна: сучасні круїзні судна оснащуються системами протипожежної безпеки, рятувальними засобами, а також пристроями для моніторингу технічного стану судна, що допомагає запобігати аваріям.

У комерційному аспекті організація круїзних перевезень включає численні етапи, від планування маршрутів до обслуговування на борту судна. Круїзні компанії зазвичай розробляють маршрути, що включають кілька портів заходу, що дозволяє пасажирам насолоджуватися різноманітними туристичними напрямками. Для цього важливою є співпраця з портами, туристичними агентами та іншими організаціями, що сприяють розвитку інфраструктури.

Важливою складовою є також управління ризиками, оскільки круїзні перевезення пов'язані з різноманітними ризиками, такими як аварії, стихійні лиха, фінансові втрати тощо. Для цього круїзні компанії впроваджують системи управління ризиками, страхування, а також технічне обслуговування суден.

2) Пароми

Резолюція MSC.518(105), ухвалена на 105-й сесії Комітету з безпеки на морі ІМО 28 квітня 2022 року, містить Модельні регламенти з безпеки

внутрішніх поромів. Ці регламенти надають рекомендаційний правовий каркас для національних органів влади з метою підвищення безпеки внутрішніх поромних перевезень. Вони охоплюють різні аспекти, включаючи конструкцію судна, управління безпекою, навчання екіпажу та операційні процедури, і призначені для адаптації до національних умов [3].

Вказана Резолюція застосовується до внутрішніх поромів у межах національних вод і визначає загальні вимоги до створення, управління та експлуатації поромів. Вона надає чіткі визначення термінів, таких як екіпаж, сертифікований офіцер та небезпечні вантажі, та встановлює вимоги до сертифікації екіпажу й регулярних оглядів судна. Регламентуються маркування та позначення порома, ведення реєстру, аудит системи управління безпекою, відповідальність капітана за безпеку судна, підготовка до відправлення з урахуванням погодних умов і технічне обслуговування. Положення резолюції є рекомендаційними і можуть слугувати основою для національного законодавства щодо безпеки внутрішніх поромів.

Ці регламенти є рекомендаційними і призначені для використання державами-членами ІМО на добровільній основі. Вони можуть бути використані як основа для розробки національного законодавства або міжурядових угод щодо безпеки внутрішніх поромів [94]. Прикладом практичного застосування таких стандартів є судно «MV Chelan», пором типу *auto/passenger ferry*, що забезпечує одночасне перевезення пасажирів та автомобілів/вантажних автомобілів, і експлуатується Вашингтонським державним департаментом транспорту. Після модернізації для відповідності SOLAS, «MV Chelan» став єдиним судном у флоті Поромної системи штату Вашингтон в США, здатним здійснювати міжнародні рейси, зокрема між Анкортесом та Сіднеєм (Нова Шотландія, Канада). Модернізація включала оновлення безпекового обладнання та інфраструктури судна відповідно до вимог SOLAS [110].

Онлайн-навчальний матеріал IMO MSC 108/10/1, підготовлений Китаєм, надає рекомендації з безпеки внутрішніх поромів для розгляду MSC IMO. Він

розроблений як доповнення до Модельних регламентів MSC.518(105) та спрямований на підвищення безпеки внутрішніх поромних перевезень. Матеріал охоплює такі аспекти, як типи та класифікація поромів, конструкційні характеристики, протипожежний захист, рятувальні засоби, навігаційне обладнання та нові технології [74].

3) Окрему категорію, що виділяється на основі техніко-експлуатаційних характеристик, становлять високошвидкісні пасажирські судна. Їхній особливий правовий статус зумовлений специфічними ризиками, пов'язаними з високою швидкістю руху, що вимагало розробки спеціального міжнародного інструменту — Міжнародного кодексу безпеки для високошвидкісних суден, прийнятого 1994 року, останньої редакції 2000 року, імplementованого в рамках Конвенції SOLAS. Саме цей Кодекс дає чітке технічне визначення таких суден, до яких належать, зокрема, катамарани, судна на підводних крилах та на повітряній подушці [75].

Міжнародний кодекс охорони суден і портових засобів 2002 року установлює комплексні вимоги щодо забезпечення охорони на морському транспорті, зокрема, на пасажирському судні, включно з високошвидкісними пасажирськими суднами, що потребують підвищеного рівня контролю та оцінки ризиків у зв'язку з їх технічними характеристиками та специфікою експлуатації [14].

Такі судна класифікують не стільки через конструкцію, скільки через їхні гідродинамічні властивості. Саме завдяки ним ці судна можуть легко перевищувати швидкісний поріг, встановлений формулою для їхніх розмірів. Тобто статус HSC визначається не типом судна, а виключно його експлуатаційними характеристиками.

4) Інший правовий режим застосовується до річкових пасажирських суден, оскільки їхня класифікація визначається не міжнародним морським правом, а національним або регіональним законодавством у сфері внутрішнього водного транспорту. Такі судна призначені для експлуатації на

річках, озерах та каналах і виконують різноманітні функції — від туристичних екскурсій до регулярних міських перевезень.

Одним із основних технічних документів для річкових суден у Європі є стандарт Європейський стандарт, що встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання, прийнятий 2015 року [49]. Він визначає єдині вимоги до конструкції, обладнання та безпеки суден, що експлуатуються на внутрішніх водних шляхах ЄС та інших підключених країнах. За своєю суттю ES-TRIN є аналогом SOLAS, але спеціально для річкових суден. Стандарт розроблено спільно Європейським комітетом CESNI, до складу якого входять представники країн-членів ЄС та Центральної комісії судноплавства по Рейну.

Регулювання річкових суден також здійснюють міжнародні річкові комісії. Центральна комісія судноплавства по Рейну є однією з найстаріших міжнародних організацій, яка встановлює обов'язкові правила навігації, технічні вимоги до суден та кваліфікаційні вимоги до екіпажів на Рейні [48]. Робота цієї комісії лягла в основу багатьох загальноєвропейських стандартів. Дунайська комісія регулює судноплавство на Дунаї на основі Белградської конвенції 1948 року, встановлюючи правила навігації та технічні вимоги до суден, хоча її інтеграція в європейську систему менш глибока.

Європейський Союз також ухвалив низку директив, що уніфікують правила для ринку внутрішніх водних шляхів. Директива ЄС 2017/2397 уніфікує вимоги до професійної кваліфікації екіпажів [19], а Директива ЄС 2016/1629 встановлює технічні вимоги до суден [21], нині значною мірою замінена стандартом ES-TRIN.

Згідно із Законом України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 року, у законодавстві закріплено термін «судно внутрішнього плавання», під яким розуміють річкове судно або судно змішаного плавання, що відповідає певним розмірам або обсягу. До цієї категорії також відносяться пасажирські судна та плавуче обладнання [20].

5) На нижньому щаблі класифікації за розміром та комерційним призначенням перебувають пасажирські яхти та малі судна. Призначені

переважно для приватного використання, рекреації (прогулянок, риболовлі) або комерційного перевезення невеликих туристичних груп, вони виводяться з-під дії більшості міжнародних морських конвенцій. В Україні поняття яхти закріплено в Законі про прикордонний контроль у п. 24 ст. 1, в якому де яхта визначається як палубне, вітрильне, вітрильно-моторне або моторне судно, що використовується для індивідуального чи колективного відпочинку та спорту. [33].

Їхній правовий статус, вимоги до реєстрації та безпечної експлуатації регулюються переважно національним законодавством, яке встановлює спрощений режим порівняно з великими комерційними пасажирськими суднами.

Директива Європейського Парламенту і Ради ЄС 2013/53/ЄС від 20 листопада 2013 року встановлює вимоги до прогулянкових суден та водних мотоциклів, що використовуються для рекреаційних цілей [34]. Основною метою директиви є забезпечення високого рівня безпеки при проектуванні та експлуатації прогулянкових суден, призначених для використання як у прибережних водах, так і на відкритому морі. Вона визначає технічні стандарти та класифікаційні вимоги, які повинні дотримуватися виробники, щоб їхні судна відповідали нормам безпеки і могли легально експлуатуватися і продаватися на ринку ЄС.

Класифікація таких суден за директивою здійснюється за різними категоріями мореплавності, що враховують умови їхнього використання, включаючи силу вітру, хвильову обстановку та відстань від берега. Кожен клас визначає конкретні проєктні вимоги до конструкції, застосовуваних матеріалів, систем безпеки та інших характеристик судна. Сертифікація відповідності цим класам є обов'язковою і гарантує, що судно відповідає встановленим стандартам безпеки та експлуатаційним нормам.

Як свідчить аналіз нормативно-правових актів, єдина кодифікована класифікація всіх типів пасажирських суден у міжнародному праві відсутня. Натомість функціонує багаторівнева система регулювання, у межах якої

загальні юридичні норми доповнюються вузькоспеціалізованими технічними або функціональними регламентами. Фундаментальний рівень цієї системи встановлює універсальну правову дефініцію «пасажирське судно», що базується на єдиному кількісному критерії — перевезенні понад 12 пасажирів. Це визначення впливає на посилення вимог до конструкції корпусу, рятувального та навігаційного обладнання, режимів технічного огляду і сертифікації, а також на страхові, митні та прикордонні процедури.

Усі подальші конкретизації видів пасажирських суден, як «круїзне судно», «високошвидкісне судно», «пором» тощо — формують спеціальні правові режими, які враховують особливості експлуатації, конструкції та цільового використання певного типу судна. Так, наприклад, HSC Code регламентує підвищені стандарти безпеки для високошвидкісних суден, а FAL Convention спрощує процедури для круїзних суден туристичного призначення.

На нашу думку, недоцільно перевантажувати нормативно-правові акти великою кількістю дефініцій, якщо їх зміст можна чітко встановити через аналіз чинних положень, контекст правозастосування або технічні характеристики судна. Проте доцільніше спрямувати зусилля на уніфікацію термінології, забезпечуючи узгодженість між різними актами та міжнародними документами. Межі між типами суден (зокрема маломірними, пасажирськими, прогулянковими, круїзними чи поромами) часто є розмитими: у деяких нормативних документах відсутні чіткі дефініції, і класифікація здійснюється фактично за розмірами, районом плавання або призначенням судна. Так, наприклад, пором може одночасно відповідати ознакам пасажирського судна, але за своїми параметрами бути ближчим до маломірного; круїзне судно, навпаки, формально належить до пасажирських, але має окремі вимоги через масштаб, автономність і технічне обладнання.

Річкові судна великого розміру, що експлуатуються на великих річках і виконують пасажирські або туристичні функції, можна класифікувати як круїзні річкові судна. У таких випадках не слід покладатися виключно на

регулювання на рівні національного законодавства, а необхідне узгодження з міжнародними актами, які регламентують діяльність круїзних суден.

Таким чином, проблематика полягає не стільки у відсутності визначень, скільки у відсутності єдиного підходу до класифікації, що свідчить про потребу уніфікації, а не деталізації дефініцій у кожному нормативному акті.

РОЗДІЛ 2

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АГЕНТУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

2.1. Документальне оформлення організації заходу та виходу пасажирського судна з порту

Підготовчі роботи, своєчасне надання необхідних та правильно оформлених документів для офіційних органів, а також організація заходів до приходу судна та його виходу з порту є важливою частиною процесу безперешкодного заходу судна в порт і подальшого його обслуговування. Цей етап включає проведення прикордонного та митного контролю пасажирів і екіпажу, перевірку медичних документів, виконання санітарних вимог, постачання судна водою, паливом, продуктами, змінним екіпажем, вивантаження сміття, стічних вод та інших відходів, технічне обслуговування, якщо це необхідно, а також посадку і висадку пасажирів, організацію екскурсій та трансферів. У цьому процесі важливу роль відіграє морський агент, оскільки нетривала стоянка круїзних суден вимагає швидкої та точної координації, від чого залежить не тільки ефективність обслуговування судна, а й репутація та успіх агента [36].

Типовий перелік агентських послуг, схвалений у жовтні 2019 року FONASBA, виступає нормативно-методичним орієнтиром, що визначає стандартизований обсяг, порядок та зміст послуг, які надає морський агент при агентуванні суден у портах [62].

У документі систематизовано коло обов'язкових і додаткових функцій морського агента, спрямованих на забезпечення ефективної організації портових операцій, дотримання вимог законодавства при оформленні суден, екіпажу та вантажів, а також належну комунікацію між судновласником, портовими службами та іншими суб'єктами морської діяльності. Основні категорії агентських послуг охоплюють комплекс дій, спрямованих на

забезпечення ефективного обслуговування судна та його екіпажу. До них належить оформлення прибуття та виходу судна з порту, що включає взаємодію з портовими, митними, прикордонними та санітарними органами, підготовку необхідних документів і забезпечення відповідності судна вимогам національного законодавства та міжнародних конвенцій.

Організація вантажних операцій передбачає координацію завантаження й розвантаження, оформлення вантажних документів та контроль за дотриманням графіків. Господарське обслуговування судна та екіпажу охоплює постачання продовольства, води, палива, здійснення заміни екіпажу, надання медичної допомоги та інші повсякденні потреби судна. Фінансове обслуговування передбачає належне управління коштами судновласника, дотримання принципів прозорості та підзвітності, підготовку попереднього кошторису витрат на період стоянки судна та узгодження порядку попереднього фінансування. Кошти судновласника обліковуються окремо від коштів агента, що гарантує фінансову незалежність і запобігає зловживанням [62].

Пропонуємо проаналізувати міжнародно-правове регулювання організації заходу та виходу пасажирського судна з порту. Одним із ключових міжнародних актів у цій сфері є FAL Convention, яка має фундаментальне значення для забезпечення ефективності та уніфікації адміністративних процедур, пов'язаних із міжнародними морськими перевезеннями. Вона спрямована на спрощення та гармонізацію формальностей, що виконуються державними органами при заході, перебуванні та виході суден із порту, встановлює єдиний перелік документів, які можуть вимагати компетентні органи (прикордонна, митна, санітарно-карантинна служби тощо). До таких документів належать: Генеральна декларація; Декларація про вантаж; Декларація про суднові припаси; Декларація про особисті речі екіпажу; Суднова роль та Пасажирська відомість [6].

Відповідно до ст. 6 FAL Convention, її положення поділяються на дві основні категорії: стандарти та рекомендовану практику. Стандарти є

обов'язковими для договірних держав і спрямовані на уніфікацію адміністративних процедур та усунення надмірних бюрократичних бар'єрів у сфері міжнародного судноплавства; рекомендована практика має консультативний характер і передбачає запровадження додаткових заходів, спрямованих на спрощення процедур, однак не набуває імперативної сили. Такий підхід забезпечує баланс між необхідністю дотримання єдиних міжнародних стандартів і можливістю гнучкого застосування положень Конвенції відповідно до національного законодавства держав-учасниць [6].

Розділ 2 вказаної Конвенції присвячений документарному забезпеченню прибуття та відправлення суден і встановлює принцип вичерпності документації. Основне положення (Стандарт 2.1) передбачає, що державні органи не мають права вимагати від судна будь-яких інших документів, окрім чітко визначеного Конвенцією переліку. До цього переліку входять вісім основних документів, обов'язкових під час прибуття або відправлення судна: загальна декларація (Стандарт 2.2), декларація про вантаж (Стандарт 2.3), декларація про суднові припаси (Стандарт 2.4), декларація про особисті речі екіпажу (Стандарт 2.5), суднова роль (Стандарт 2.6), список пасажирів (Стандарт 2.7), поштовий документ (Стандарт 2.8) та морська санітарна декларація (Стандарт 2.9) [6].

Конвенція не лише визначає перелік документів, але й встановлює єдині вимоги до їх змісту, оформлення та обігу. Рекомендовані практики (зокрема Стандарти 2.2.2, 2.3.1, 2.6.1) обмежують обсяг інформації, яку державна влада може вимагати в кожному документі. Наприклад, у Загальній декларації дозволяється зазначати лише 13 обов'язкових відомостей, серед яких — назва судна, ім'я капітана, чисельність екіпажу, дані про рейс, порт відправлення та призначення, а також інформація про судового агента. Відповідно до Стандарту 2.2.3, державна влада приймає Загальну декларацію, датовану і підписану капітаном, судовим агентом або іншою особою, уповноваженою капітаном [6].

Стандарти 2.10 і 2.11 регулюють кількість необхідних копій документів — не більше п'яти примірників Загальної декларації, чотирьох примірників суднової ролі, чотирьох примірників списку пасажирів і одного примірника морської санітарної декларації [6].

Щодо спрощення адміністративних процедур, дозволяється подання документів як у паперовій, так і в електронній формі (Стандарт 2.15), забороняється вимагати їх консульську легалізацію чи попереднє засвідчення (Стандарт 2.16). Документи можуть бути складені будь-якою мовою з можливістю надання перекладу (Рекомендована практика 2.14). Крім того, Конвенція забороняє дублювання — при відправленні судна не вимагаються повторні декларації щодо вантажу чи припасів, якщо вони вже були подані під час прибуття (Стандарт 2.11.1, Рекомендована практика 2.11.2) [6].

Особлива увага приділяється спрощенню формальностей для суден, що здійснюють послідовні заходи в кілька портів однієї держави. Відповідно до Рекомендованої практики 2.13, вимоги до документів у таких випадках мають бути зведені до мінімуму, що сприяє ефективності портових операцій і зменшенню адміністративного навантаження на судновласників [6].

Регулюванню процедур, що застосовуються до пасажирів, присвячено Розділ 3, положення якого спрямовані на забезпечення ефективного балансу між потребами контролю та необхідністю сприяння розвитку міжнародного туризму і транзитних перевезень. У межах цього розділу передбачено два окремих правових режими — для пасажирів круїзних суден і транзитних пасажирів (особи, які перебувають у порту тимчасово з метою пересадки на інший рейс або судно без наміру залишатися на території держави на тривалий строк) [6].

Для круїзних пасажирів (Стандарти 3.16.1–3.16.16) основна мета полягає у створенні умов для швидкого та комфортного проходження формальностей у портах заходу. Документальні вимоги зведені до мінімуму: Загальна декларація, список пасажирів та суднова роль подаються лише в першому та останньому порту країни. Паспорти залишаються у пасажирів, а візи

рекомендується не вимагати, якщо тривалість стоянки не перевищує 72 годин. Імміграційний контроль має проводитися оперативно, без особистого огляду, бажано — безпосередньо на борту судна до прибуття. Митні декларації та валютні обмеження для цієї категорії осіб не застосовуються [6].

Для транзитних пасажирів (Стандарти 3.17.1–3.17.7) Конвенція встановлює принцип «мінімального втручання». Якщо пасажир не залишає судно, він не підлягає жодним формальностям контролю. Водночас державам рекомендується дозволяти короткостроковий вихід таких пасажирів на берег під час стоянки судна без вимоги оформлення візи або подання митної декларації [6].

У Розділі 4 розглядаються питання санітарного, ветеринарного та фітосанітарного контролю, що здійснюється під час прибуття або відправлення суден. Його основна мета полягає у встановленні балансу між необхідністю захисту здоров'я населення, тварин і рослин та забезпеченням безперешкодного функціонування міжнародного судноплавства. Положення підкреслюють необхідність гармонізації національних заходів контролю з міжнародними стандартами, передусім із Міжнародними правилами охорони здоров'я [76]. Відповідно до Стандарту 4.1 та Рекомендованої практики 4.2, державам пропонується застосовувати положення МПОЗ як базову основу для своїх внутрішніх процедур контролю [6].

Ключовим інструментом спрощення є механізм «вільної практики по радіо», який дозволяє санітарній владі, на підставі попереднього радіоповідомлення від судна, надати дозвіл на його захід у порт і початок вантажних або пасажирських операцій без попереднього фізичного огляду. Такий дозвіл може бути надано за умови відсутності підозри на наявність карантинних захворювань (Рекомендована практика 4.4) [6].

Окрему увагу приділено обов'язку держав забезпечити в портах наявність належної інфраструктури для санітарного контролю. Відповідно до Стандарту 4.9, у кожному порту мають бути доступні медичні служби, а Рекомендована

практика 4.6 вимагає забезпечення обладнання для проведення профілактичних щеплень і надання невідкладної допомоги [6].

Вищевикладені стандарти формують основу для оцінки національного законодавства на предмет його відповідності міжнародним зобов'язанням щодо спрощення процедур у морських портах [6].

Важливим документом саме на пасажирському судні є пасажирський маніфест, який містить повний перелік усіх пасажирів, які перебувають на борту під час рейсу. Він включає такі основні відомості: назву судна, порти відправлення та прибуття, дату виходу в море, персональні дані пасажирів (прізвище, ім'я, громадянство, вік, стать), номери кают, місця посадки та висадки. У разі необхідності до нього вносяться додаткові дані щодо документів, що посвідчують особу (паспорт, віза), а також спеціальні примітки — наприклад, інформація про стан здоров'я пасажирів чи його особливий статус.

Морська медико-санітарна декларація подається капітаном судна під час кожного міжнародного рейсу. Вона регламентується положеннями Міжнародних медико-санітарних правил і містить відомості про судно, маршрут його руху, а також відповіді на дев'ять ключових питань, що стосуються стану здоров'я на борту. Зокрема, декларація фіксує наявність хворих або померлих, симптоми інфекційних хвороб, а також присутність тварин чи гризунів. Цей документ слугує інструментом оцінки ризику для портових санітарних служб і визначає необхідність надання судну «вільної практики» або проведення додаткових санітарних заходів.

Міжнародні медико-санітарні правила 2005 року є юридично обов'язковим міжнародним договором, спрямованим на запобігання міжнародному поширенню інфекційних хвороб, їх контроль, захист населення та координацію дій держав під час надзвичайних ситуацій у сфері громадського здоров'я [77]. З одного боку, вони формують глобальну систему попередження завезення та поширення небезпечних захворювань, таких як холера, чума, жовта гарячка, COVID-19 тощо, через морські порти. З іншого

боку, ці правила встановлюють граничні санітарні вимоги, що може висувати держава до суден, аби санітарно-епідеміологічний контроль не перетворювався на необґрунтовану перешкоду для міжнародної торгівлі та судноплавства.

Вказана декларація використовується портовими санітарними органами як інструмент оцінки епідеміологічного ризику. У разі, коли на всі питання надано негативні відповіді, судно зазвичай отримує дозвіл на «вільну практику», що означає дозвіл на вхід у порт і початок операцій без попереднього санітарного огляду. Якщо ж у декларації вказано наявність випадків захворювання або смерті, судно спрямовується на спеціальний карантинний рейд для перевірки санітарним інспектором. До завершення передбачених процедур — дезінфекції, карантину чи госпіталізації — будь-які операції забороняються.

З метою спрощення процедур оформлення та перевірки суден у портах, а також відповідно до формальностей, що застосовуються під час прибуття, перебування та відправлення суден, Комітет із полегшення міжнародного морського судноплавства у співпраці з іншими органами ІМО видав циркуляр FAL.2/Circ.133 «Перелік сертифікатів та документів, які необхідно мати на борту суден» від 2022 р. [81].

Зазначений документ містить консолідований перелік сертифікатів і документів, які зобов'язані мати на борту морські судна, що здійснюють міжнародні рейси. До цього переліку входять сертифікати, передбачені основними міжнародними конвенціями у сфері безпеки мореплавства, охорони довкілля та захисту людського життя на морі, зокрема:

- Міжнародною конвенцією про охорону людського життя на морі SOLAS — щодо безпеки конструкції суден, їх оснащення та експлуатації [76];
- Міжнародною конвенцією по запобіганню забрудненню з суден 1973 року — щодо запобігання забрудненню з суден [11];
- Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року — щодо підготовки та дипломування моряків [13];

- Конвенцією про працю в морському судноплавстві 2006 року— щодо трудових стандартів мореплавців [6].

Циркуляр FAL.2/Circ.133 встановлює не лише перелік обов'язкових сертифікатів і документів, які повинні знаходитися на борту суден, але й передбачає можливість їх подання в електронній формі, що відповідає сучасним тенденціям цифровізації морського транспорту. Такий підхід сприяє гармонізації міжнародного морського документообігу, підвищенню ефективності контролю в портах при збереженні належного рівня безпеки та охорони навколишнього середовища, зниженню адміністративного навантаження на екіпаж і судових агентів, а також забезпеченню прозорості взаємодії між суднами та портовими адміністраціями.

У 2014 році, під час 39-ї сесії, Комітет з полегшення міжнародного морського судноплавства (FAL) ухвалив принципове рішення щодо визнання електронних сертифікатів еквівалентними традиційним паперовим. Це рішення заклало нормативну основу для переходу до цифрового документообігу та було формально затверджено та видано у вигляді циркуляра FAL.5/Circ.39/Rev.2 пізніше — 20 квітня 2016 року [71]. Зокрема, електронні документи повинні відповідати стандартам, затвердженим Організацією, а веб-ресурс, який забезпечує доступ до них, має гарантувати належний рівень автентичності та захисту даних. Крім того, на борту судна повинні бути наявні офіційні інструкції щодо процедури перевірки електронних сертифікатів контролюючими органами.

Необхідність ухвалення цих Керівних принципів виникла через випадки, коли посадові особи державного портового контролю відмовляли у визнанні електронних сертифікатів (зокрема, їхніх друкованих версій), а також через проблеми, пов'язані з пошкодженням або втратою паперових документів.

Таким чином, рішення 39 Комітету FAL заклало нормативну основу для переходу до електронного документообігу у сфері морського транспорту, що відповідає загальній тенденції цифровізації міжнародних перевезень і сприяє підвищенню ефективності адміністративних процесів.

У національному законодавстві України питання заповнення, подання та обліку морських документів регулюються відповідними нормативно-правовими актами, які встановлюють повноваження капітана судна, морського агента та компетентних державних органів, визначають строки і порядок подання документів, а також порядок контролю та взаємодії між суб'єктами морського судноплавства.

Серед основних актів є КТМУ від 23.05.1995 року, розділ 4 глава 5 якого передбачає норми щодо агентування суден, визначає порядок заходу в порти, права та обов'язки агентів.

Митний кодекс України від 13.03.2012 встановлює порядок здійснення митного контролю суден закордонного плавання, членів екіпажу та пасажирів, зокрема обов'язкове подання списків екіпажу, пасажирів, вантажних декларацій та відомостей про суднові припаси під час прибуття або вибуття судна [8].

Важливе значення має також Закон про прикордонний контроль, який визначає процедури перетину державного кордону членами екіпажу та пасажирями [33].

Нормативне регулювання порядку здійснення прикордонного контролю щодо круїзних суден та яхт в Україні характеризується диференціацією процедур залежно від типу судна та факту перетинання державного кордону.

Відповідно до ст. 19 вищевказаного закону, капітан круїзного судна зобов'язаний подавати до підрозділу охорони державного кордону судову роль та список пасажирів за 24 години до прибуття судна до кожного порту на території України або невідкладно після завершення посадки пасажирів, якщо подорож між портами триває менше ніж 24 години. У першому порту прибуття та останньому порту відходу з території України, а також після внесення змін до судової ролі чи пасажирського списку, у відповідних документах проставляються відмітки про перетинання державного кордону [33].

Водночас ч. 6 ст. 19 встановлює спеціальний режим для круїзних суден, маршрут яких проходить винятково через порти, розташовані на території

України. У такому разі судно може заходити до портів, у яких не відкрито пункти пропуску через державний кордон, оскільки перетинання кордону не здійснюється і, відповідно, необхідність у проведенні прикордонного контролю відсутня [33].

На відміну від цього, порядок заходу яхт регулюється ст. 20 Закону, яка передбачає інший рівень контролю через фактичний перетин державного кордону. У разі прибуття яхти з іншої держави до порту, в якому відкрито пункт пропуску, або при відході з такого порту, капітан яхти має повідомити капітана порту не пізніше ніж за дві години до прибуття чи відходу. Капітан порту, у свою чергу, інформує підрозділ охорони державного кордону та митний орган, що забезпечує належне проведення прикордонних і митних формальностей відповідно до ч. 1 ст. 20. Відповідно до ч. 3 ст. 20, захід яхти до порту, у якому не відкрито пункт пропуску через державний кордон, допускається за попереднім дозволом капітана порту, наданим за погодженням із підрозділом охорони державного кордону, у зоні відповідальності якого знаходиться найближчий пункт пропуску, а також з відповідним митним органом. Для отримання такого погодження капітан порту завчасно, але не пізніше ніж за дві години до прибуття яхти, надсилає засобами електрозв'язку список пасажирів та список членів екіпажу, які перебувають на борту, до зазначеного підрозділу охорони державного кордону [33].

Таким чином, законодавство встановлює розмежований підхід: для круїзних суден, що здійснюють внутрішні рейси, застосовується спрощена модель доступу до портів без статусу пунктів пропуску, тоді як яхти, які прибувають з території іншої держави, підлягають повному комплексу прикордонних процедур.

Прикордонний контроль круїзних суден та яхт, що прибувають з іншої держави до порту на території України, в якому відкрито пункт пропуску через державний кордон, або відправляються з такого порту до іншої держави, здійснюється з урахуванням результатів оцінки ризиків. Застосування ризик-

орієнтованого підходу передбачає диференціацію обсягу та інтенсивності контрольних процедур залежно від ймовірності порушень режиму державного кордону чи інших загроз. У контексті круїзних пасажирських перевезень ця модель фактично забезпечує реалізацію принципу пріоритету комфорту пасажирів, оскільки дозволяє мінімізувати втручання у пасажирські процеси, прискорює проходження контролю та зменшує навантаження на подорожуючих, не знижуючи при цьому рівень безпеки державного кордону [33].

Регулюючи безпечне судноплавство та оформлення заходу і виходу суден, Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 визначає повноваження адміністрації морського порту та капітана порту щодо перевірки комплектності судових документів і контролю за дотриманням встановлених правил [29].

Крім того, кожен порт, зокрема Одеський, Чорноморський та Південний, має власні обов'язкові постанови, які деталізують порядок подання судових документів, визначають необхідні дані для капітана порту, митних, прикордонних та санітарних служб, а також встановлюють строки і способи їх подання, як у паперовій, так і в електронній формі. Усі ці нормативні акти та локальні постанови формують комплексну систему правового регулювання документообігу та контролю у сфері морського судноплавства України, забезпечуючи ефективну взаємодію між судновласниками, агентами та державними органами.

Детальніше процес приходу та виходу судна можна розглянути відповідно до чинного законодавства України, яке встановлює чіткі строки, порядок дій та перелік необхідних документів. Основним нормативним актом, що регламентує ці процедури, є Наказ Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року №430 «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту» [25].

Капітан судна відповідно до вказаного Наказу надає попереднє повідомлення про підхід судна (Notice of Arrival) портовим властям — безпосередньо або через морського агента. Агент є ключовою ланкою у забезпеченні належної організації заходу судна в порт, оскільки координує взаємодію між судновласником, портовими службами та контролюючими органами. Не пізніше ніж за 24 години до очікуваного прибуття судна до морського порту України, після отримання інформації про його підхід, морський агент подає до адміністрації порту заявку на прихід судна [25].

Зокрема, у повідомленні зазначаються такі відомості:

- назва та характеристики судна (довжина, осадка, тоннаж), ідентифікаційний номер ІМО та номер ідентифікатора Морської Рухомої Служби (MMSI), дані про судновласника тощо;
- необхідні послуги (швартування, постачання, вивезення відходів, потребу в бункері, прісній воді, постачанні);
- запит на лоцманську проводку та буксири;
- морські протести (за наявності).

Необхідність наявності інших документів регулюється Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України «Про затвердження Обов'язкових постанов по морському порту Одеса». У п. 5.3.6 та 5.3.7. вказано, що капітан судна або морський агент після приходу судна в морський порт Одеса подає капітану морського порту:

- загальну декларацію (General Declaration) з поміткою "Прихід/Arrival";
- суднову роль (Crew List);
- список пасажирів (Passenger List);

оригінали та копії таких документів:

- класифікаційне свідоцтво (Classification Certificate);
- свідоцтво про реєстрацію (Ship's Registry Certificate);
- міжнародне обмірне свідоцтво (Tonnage Certificate);
- міжнародне свідоцтво про вантажну марку (Load Line Certificate);

- міжнародне свідоцтво про звільнення від вантажної марки (International Load Line Exemption Certificate);
- свідоцтво про безпеку вантажного судна (Cargo Safety Certificate) (за наявності);
- свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо конструкції (Cargo Ship Safety Construction Certificate);
- свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо обладнання та забезпечення (Cargo Ship Safety Equipment Certificate);
- свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо радіобладнання (Cargo Ship Safety Radio Certificate);
- свідоцтво про безпеку пасажирського судна (Passenger Ship Safety Certificate) (за наявності);
- свідоцтво (свідоцтва) про вилучення (Exemption Certificates) (за наявності);
- міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою (International Oil Pollution Prevention Certificate);
- міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню стічними водами (International Sewage Pollution Prevention Certificate);
- міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню повітряного середовища (Свідоцтво IAPP) (The International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate);
- міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню повітряного середовища з двигуна (Свідоцтво EIAPP) (Engine International Air Pollution Prevention (EIAPP) Certificate);
- свідоцтво про мінімальний склад екіпажу (Minimum Safe Manning Certificate);
- свідоцтво про управління безпекою або тимчасове свідоцтво про управління безпекою (Safety Management Certificate);
- копії документа про відповідність судноплавної компанії вимогам МКУБ (Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і

запобігання забрудненню 1993 року) (Document of Compliance) або тимчасового документа про відповідність компанії вимогам МКУБ;

- свідоцтво про дератизацію або про звільнення від дератизації (Deratting Certificate or Derrating Exemption Certificate);

- міжнародне свідоцтво з охорони судна (International Ship Security Certificate) чи тимчасове міжнародне свідоцтво з охорони судна (Interim International Ship Security Certificate) [23].

Цей перелік документів для конкретного судна може змінюватися залежно від типу, призначення, району плавання судна та чинного законодавства держави прапора судна. У зв'язку з цим, пасажирське судно може бути зобов'язане мати інші документи, не включені до загального списку у рамках контролю державою порту.

У разі наявності якихось неполадків, несправностей, пошкоджень на судні або щодо операцій, капітан судна або морський агент повинні повідомити про це портові власті. Капітан судна відповідає за достовірність наданих документів/інформації та їх своєчасне подання. Ця інформація дозволяє порту підготувати відповідну інфраструктуру, залучити необхідний персонал і забезпечити безпечний захід судна, що відповідає нормам SOLAS 1974 року та ISPS Code.

Морський агент організовує та документально супроводжує цей процес, забезпечуючи координацію роботи всіх портових служб і взаємодію з капітаном судна. Роль агента судна для перевезення пасажирів полягає в тому, що він відповідає за узгодження розкладу з туристичними операторами, перевізниками та контролюючими органами, оскільки головним аспектом є комфорт пасажирів. Агент забезпечує, щоб перевезення відбувалося без затримок, мінімізуючи час очікування для пасажирів на борту, відповідає за вирішення нештатних ситуацій, таких як медична евакуація чи затримки рейсів пасажирів, забезпечуючи оперативне реагування та координацію з відповідними службами для мінімізації негативних наслідків.

Відповідно до «Обов'язкових Постанов по морському порту Одеса» морський агент повідомляє черговому диспетчеру адміністрації морського порту Одеса передбачуваний час закінчення оформлення відплиття і час готовності судна до приймання морського лоцмана не пізніше ніж за 30 хв до вибуття судна. Варто зазначити, що вихід суден здійснюється цілодобово та тільки з дозволу капітана морському порту [23].

Згідно з Наказом Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту» процедура виходу судна з порту закріплена Розділом IV [24]. Дозвіл на вихід судна з порту надає капітан морського порту згідно з Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства. Вихід судна з порту без дозволу капітана морського порту забороняється [25].

Перед відправленням судна перевіряються документи на завершення митного та санітарного контролю, знімаються швартові канати, лоцман супроводжує судно до виходу з акваторії порту, судовий агент інформує наступний порт про запланований час прибуття та кількість пасажирів.

Діяльність морського агента в організації заходу та виходу пасажирського судна є багатогранним процесом, що вимагає глибоких знань міжнародного та національного законодавства, а також високого рівня практичних умінь щодо їх реалізації. Він повинен володіти компетенціями з перевірки дійсності судових документів, у тому числі електронних сертифікатів, користуватися офіційними веб-ресурсами для підтвердження їхньої автентичності та надавати компетентним органам чіткі роз'яснення щодо процедур контролю.

Таким чином, морський агент виступає ключовою ланкою у практичному впровадженні міжнародних стандартів спрощення формальностей морського судноплавства, сприяючи прозорості, правовій визначеності та зниженню адміністративного навантаження в портах.

2.2. Логістичне та сервісне забезпечення пасажирських перевезень морськими суднами

Для аналізу діяльності морського агента з організації обслуговування пасажирських суден у портах часто умовно виділяють два взаємопов'язані блоки забезпечення. Перший — логістичне забезпечення — охоплює всі матеріально-технічні аспекти роботи: доставку і розподіл ресурсів, необхідних для безперебійного функціонування судна, своєчасне постачання запасів, обладнання та технічних засобів. Другий — сервісне забезпечення — спрямований на організацію високоякісних послуг для пасажирів, а також на координацію адміністративно-операційного супроводу судна під час перебування в порту, включаючи взаємодію з портовими службами та контролюючими органами.

Відповідно до Наказу Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту» агент подає заявки на бункерування судна водою та зняття сухого сміття [25]. План поводження з судновими відходами та залишками вантажу у різних портах затверджені Адміністраціями різних морських портів.

У Наказі АМПУ від 22 грудня 2015 року «Про затвердження Обов'язкових постанов по морському порту Одеса» у п. 5.3.12. закріплено, що морський агент завчасно подає головному диспетчеру адміністрації морського порту Одеса заявку на надання портових послуг (постачання води, здачі льяльних, стічних, стічно-фекальних вод, твердого сміття тощо) [23].

Процес постачання води заздалегідь вимагає чіткої координації між морським агентом, портовими службами та постачальниками води, а також суворого дотримання всіх стандартів якості та безпеки. Процедура починається з попереднього планування і погодження необхідного обсягу води для судна. Важливим аспектом є перевірка наявності вільних резервуарів для зберігання води на борту судна та наявності підключених систем

водопостачання, які дозволяють здійснити постачання без порушень. Наступним кроком є перевірка якості води, яка постачається на судно. Вода повинна відповідати санітарним вимогам і стандартам якості, зокрема для питних цілей. Постачальник води має надати відповідні сертифікати якості та інші документи, які підтверджують відповідність води вимогам. Постачання води здійснюється за допомогою спеціальних шлангів, підключених до системи водопостачання порту. Після підключення шлангів, агент або відповідальні особи на судні забезпечують контроль за подачею води. Важливо, щоб вода подавалася в необхідному обсязі та з відповідною швидкістю, що дозволяє уникнути витоків і пошкоджень. Після завершення процесу постачання води необхідно здійснити фінальну перевірку стану системи водопостачання на судні, що включає в себе перевірку всіх резервуарів для води на наявність витоків та контроль правильності роботи системи водопостачання. Документація, що супроводжує цей процес, повинна містити акти про постачання води, сертифікати якості води та інші супровідні документи, що підтверджують відповідність всіх вимог. Всі етапи цього процесу повинні бути виконані точно та своєчасно, з урахуванням стандартів безпеки та екології [36].

Положення про санітарно-карантинний відділ у пункті пропуску через державний кордон України у морському (річковому) порту, відкритому для міжнародних зв'язків від 23 лютого 2000 року визначає організаційні засади діяльності СКВ у таких пунктах пропуску [18]. Це Положення спрямоване на забезпечення санітарно-епідеміологічного контролю, профілактику захворювань, що можуть бути занесені з через міжнародні морські або річкові перевезення. Важливу роль в діяльності СКВ відіграють такі функції, як перевірка санітарного стану суден, проведення медичних оглядів екіпажу та пасажирів, виявлення можливих носіїв інфекцій та контроль за виконанням санітарних вимог щодо обробки суден. У разі необхідності, СКВ має право вжити карантинних заходів або організувати ізоляцію суден, що мають підозру на інфекційні захворювання. Окрім того, СКВ здійснює контроль за

виконанням вимог санітарного законодавства при вивантаженні вантажів та виведенні стічних вод і відходів.

З метою забезпечення ефективності діяльності СКВ, він тісно співпрацює з іншими державними органами, такими як митні служби, прикордонники, ветеринарні служби, а також з адміністрацією порту. Також контроль за санітарним станом морських суден включає в себе перевірку наявності необхідних санітарних сертифікатів та інших документів, що підтверджують відповідність судна санітарним нормам. Також велика увага приділяється організації заходів щодо попередження забруднення води та повітря, що може бути спричинене судноплавством [18].

Оскільки пасажирські судна потребують значних обсягів пального для підтримки своєї роботи, постачання пального повинна бути ретельно спланована і виконана згідно з міжнародними стандартами безпеки та екологічними вимогами. Перед здійсненням операції з подачі пального морський агент займається координацією між усіма відповідними сторонами: портовими службами, постачальниками пального та екіпажем судна. Важливою частиною підготовки є перевірка наявності всіх необхідних документів та дозволів. Це включає сертифікати безпеки, екологічні сертифікати та перевірку технічного стану судна для безпечного проведення операції.

Постачання пального на судно відбувається з дотриманням всіх норм щодо екологічної безпеки. Це включає перевірку відсутності витоків, правильної герметизації трубопроводів, а також наявності засобів для запобігання забрудненню навколишнього середовища у разі аварії або витoku пального. Постачання пального на круїзне судно здійснюється за допомогою спеціальних насосних систем, які можуть бути як судновими, так і береговими. Пальне подається через трубопроводи або спеціальні механізми, що забезпечують контроль за швидкістю подачі та відповідність стандартам безпеки. Під час цієї операції необхідно уважно стежити за рівнем пального в системі судна, а також за дотриманням безпеки під час транспортування

пального. У разі необхідності проводяться додаткові заходи з перевірки та обслуговування насосного обладнання для забезпечення належного виконання операції.

Після завершення операції з подачі пального проводиться контроль за якістю пального, щоб гарантувати, що воно відповідає всім стандартам безпеки та технічним вимогам. Крім того, морський агент забезпечує правильне оформлення всіх документів щодо постачання пального, включаючи сертифікати якості та кількості наданого пального, а також документи, що підтверджують виконання операції згідно з нормативними вимогами. Усі етапи процесу постачання пального є важливою частиною роботи морського агента, адже саме він координує усі дії, забезпечує безпеку операції і відповідає за оформлення документації, що підтверджує її виконання [36].

Щодо здачі твердих відходів, ця операція передбачає не тільки забезпечення ефективного збору і транспортування відходів, а й їх належну утилізацію відповідно до вимог законодавства та міжнародних стандартів. Залежно від категорії відходи повинні бути правильно упаковані та позначені для подальшого збору та транспортування. Сортування сміття проводиться відповідно до екологічних вимог країни, де судно здійснює свою діяльність.

До моменту здачі твердих відходів у порт відходи зберігаються на судні у спеціальних контейнерах або приміщеннях, призначених для їх зберігання. Це має забезпечити належні умови для зберігання відходів та уникнути їх змішування з іншими типами відходів. Після досягнення порту, відповідальні особи на судні, взаємодіючи із морським агентом організовують транспортування твердих відходів до відповідних портових служб, які займаються їх утилізацією або подальшою обробкою.

У більшості портів є спеціальні установки для переробки сміття або компанії, що займаються його збором і утилізацією. Після здачі твердих відходів судно повинно отримати відповідні документи, що підтверджують здачу та утилізацію відходів відповідно до всіх нормативних вимог. Це може

включати сертифікати, акти здачі та інші документи, що підтверджують виконання процедур. Завдяки ретельному управлінню цією процедурою, круїзне судно може значно зменшити вплив своєї діяльності на екологічну ситуацію в портах та навколишньому середовищі, що є важливим аспектом для сучасного морського туризму [36].

Попереднє повідомлення про доставку відходів (MEPC.1/Circ.834/Rev.1), підготовлене ІМО, є оновленим керівництвом щодо попереднього повідомлення та передачі відходів суднами у портові приймальні установи (ППУ), розробленим відповідно до вимог Конвенції MARPOL і спрямованим на забезпечення ефективного, безпечного та екологічно відповідального управління відходами суден під час заходу в порт. Керівництво призначене для використання капітанами суден, власниками та операторами суден, морськими агентами, адміністраціями портів та операторами ППУ, надаючи зведену інформацію про ключові аспекти, які слід враховувати при передачі та прийомі відходів та залишків суден (MARPOL wastes/residues) [84].

Процес передбачає, що судно через морського агента заздалегідь подає попереднє повідомлення про передачу відходів (Advance Notification) портовій приймальній установі, вказуючи тип, обсяг та характер відходів, планованих для передачі, що дозволяє порту своєчасно планувати ресурси та забезпечити готовність ППУ до обслуговування судна. Оператори суден повинні мати повну та актуальну інформацію щодо національних і регіональних правил, що стосуються ППУ, яку можна отримати безпосередньо від компетентних органів портової держави, через морських агентів у порту або через торговельні асоціації, що представляють судноплавну та портову галузі. Крім того, механізм отримання інформації про ППУ передбачає використання PRFD на вебсайті GISIS, що забезпечує капітанам, операторам суден та морським агентам доступ до актуальних даних про можливості прийому відходів у портах і сприяє ефективному плануванню заходу судна та передачі відходів у порт [84].

У додатках закріплені стандартизовані форми передачі відходів у ППУ. Перший додаток призначений для інформування компетентних органів про випадки, коли ППУ не відповідають встановленим вимогам або не можуть належним чином прийняти відходи судна.

Другий додаток дозволяє судну завчасно повідомити порт про плановану передачу відходів, що забезпечує своєчасне планування та готовність портових служб. Третій додаток використовується для документування фактичної передачі відходів від судна до ППУ та слугує офіційним підтвердженням виконання вимог Конвенції MARPOL. Четвертий додаток визначає вимоги до звітності ППУ для портових і флагових держав.

Особливістю пасажирських суден є те, що основною їхньою функцією є перевезення людей, а не вантажів, що зумовлює необхідність організації високого рівня комфорту та безпеки для пасажирів. Це проявляється у спеціальному облаштуванні кают, громадських і розважальних зон, а також у наявності медичних кабінетів, систем вентиляції, водопостачання та пожежної безпеки, які відповідають міжнародним стандартам.

У цьому контексті діяльність морського агента спрямована на комплексний наземний супровід пасажирів у порту, що включає координацію процедур реєстрації та обробки багажу, організацію екскурсій, трансферів, медичної допомоги та технічного обслуговування судна. Завдяки цьому забезпечується безперервність і комфорт перебування пасажирів, а також ефективне функціонування судна під час стоянки в порту [36].

2.3. Взаємодія суднового агента з портовими адміністраціями та державними органами

Зважаючи на багатогранність обслуговування судна різними службами, дуже важлива постійна співпраця морського агента з портовими властями та державними органами, такими як прикордонна, митна та санітарна служби.

FAL Convention закріплює, що держави-учасниці зобов'язуються вживати всіх належних заходів для полегшення і прискорення міжнародного морського

судноплавства і запобігання затримок суден, осіб та майна, що перебувають на них. У Розділі II цієї Конвенції наведено вимоги щодо формальностей, які державна влада вимагає від судновласників під час прибуття, стоянки та відходу судна. Однак цей розділ не слід трактувати як таке, що забороняє компетентним органам вимагати для перевірки свідоцтва чи інші документи, що стосуються реєстрації судна, його обмірювання, безпеки, укомплектування екіпажем та інших аналогічних питань [5]. Морський агент налагоджує комунікацію з адміністрацією порту, санітарною, митною, медичною службами, диспетчерською службою, буксирною службою, швартовниками, постачальниками послуг (водопостачання, паливозаправка, вивантаження відходів тощо). Всі ці підрозділи повинні бути поінформовані про особливості пасажирського судна, кількість пасажирів, потреби в інфраструктурі та сервісі, маршрути та графік прибуття, можливі особливі потреби, як спеціальні харчові вимоги або медичні умови пасажирів.

Одним із основних завдань агента є погодження часу і місця проведення паспортного, митного та санітарного контролю, а також забезпечення наявності перекладача або представника судна під час перевірок. Морський агент має бути в курсі змін в митному законодавстві та процедурних вимогах, що можуть вплинути на процес митного контролю. Важливо, щоб агент був поінформований про актуальні зміни в національних та міжнародних митних правилах, оскільки це дозволяє йому оперативно адаптувати процеси обслуговування судна до нових вимог. Він не лише відповідає за своєчасне подання всіх необхідних документів для проходження митних процедур, а й організовує митний контроль і забезпечує відповідність усіх товарів та вантажів вимогам митного законодавства. Одним із основних завдань морського агента є подання митній службі відповідної документації. Це включає документи, які підтверджують прибуття судна, списки пасажирів та екіпажу, вантажні декларації, свідоцтва про вантаж і інші митні документи. Необхідно подбати про правильне оформлення вантажних декларацій та відповідність усіх товарів, що переміщуються, митним вимогам,

організовувати митний огляд судна, вантажів і багажу пасажирів. Агент повинен забезпечити, щоб всі вантажі та товари відповідали встановленим стандартам і вимогам країни, до якої прибуває судно. У разі необхідності, морський агент також займається організацією митних платежів, включаючи мита, податки та збори на вантажі, що ввозяться або вивозяться з країни. Ці платежі можуть варіюватися в залежності від типу вантажу, країни призначення та специфіки міжнародних перевезень, тому агент має ретельно організувати всі необхідні розрахунки [36].

Особливої уваги вимагають заходи з біобезпеки, актуальні для круїзних лайнерів через великий пасажиропотік і значну концентрацію людей у замкненому просторі. Це включає в себе контроль за санітарним станом судна, регулярне дезінфікування спільних приміщень, забезпечення на борту засобами індивідуального захисту для пасажирів та екіпажу, а також моніторинг здоров'я пасажирів та екіпажу під час всього рейсу. Агент має організувати співпрацю з медичними службами порту та судна для вчасного виявлення та реагування на можливі інфекційні загрози, а також забезпечити виконання всіх вимог санітарного та карантинного законодавства [36].

Вважаємо за доцільне додати, що під час виконання своїх професійних обов'язків судновий агент зобов'язаний дотримуватися норм професійного етикету та службового протоколу, що включає кілька ключових аспектів. По-перше, необхідна чіткість і своєчасність у поданні документів та запитів, що забезпечує ефективну взаємодію з державними органами та портовими службами. По-друге, дотримання субординації у спілкуванні з посадовими особами, а також ввічливість, коректність і нейтральний тон у письмових і усних зверненнях, сприяють уникненню конфліктів і формують позитивний імідж агентства.

Суттєве значення має культура комунікації в багатонаціональному середовищі порту: агент повинен володіти англійською мовою на професійному рівні, орієнтуватися у термінології міжнародних конвенцій та застосовувати практику взаємодії, прийняту у сфері міжнародного морського

права. Не менш важливою є конфіденційність інформації, отриманої від клієнтів чи портових служб, що забезпечує захист комерційних і службових даних.

У зв'язку з вищевикладеним у 1998 році був прийнятий Кодекс поведінки FONASBA для морських брокерів та агентів (Code of Conduct for Ship Brokers and Agents), наразі діє оновлена редакція з доповненнями та уточненнями від 2008 року. Він закріплює діяльність членів FONASBA у відповідності до правових норм держав, у яких вони здійснюють діяльність, передбачає збереження конфіденційності інформації клієнтів та запобігання будь-яким незаконним діям, включно з морським шахрайством та обігом заборонених речовин. Особлива увага приділяється професійній підготовці персоналу агентства, підвищенню компетентності співробітників та дотриманню стандартів обслуговування суден і вантажів. Кодекс регламентує фінансову дисципліну агентства, включаючи захист коштів клієнтів, проведення внутрішніх і зовнішніх аудитів, а також страхування відповідальності [61].

Дисциплінарні процедури на рівні національних асоціацій-членів FONASBA забезпечують контроль за дотриманням Кодексу та ефективне реагування на можливі порушення.

Отже, як бачимо, етичний аспект є невід'ємною складовою діяльності морського агентування, оскільки агент виступає посередником між судновласником, портовими службами та державними органами. У цьому контексті професійний етикет набуває ключового значення, оскільки забезпечує ефективну та коректну комунікацію, сприяє уникненню конфліктів і формує довіру між учасниками морської операції.

РОЗДІЛ 3

ПРАКТИЧНИЙ АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ АГЕНТУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН ТА МОЖЛИВОСТІ ЙОГО ЗАСТОСУВАННЯ В УКРАЇНІ

3.1. Порівняльна характеристика організації агентування пасажирських суден у різних країнах

Пропонуємо розглянути організацію агентування пасажирських суден у країнах із різними системами морського регулювання, що належать до різних регіонів світу, зокрема у Туреччині, Сінгапурі, Сполучених Штатах Америки та Німеччині.

Організація агентування пасажирських суден у Туреччині базується на комплексі нормативно-правових актів, які регулюють діяльність суднових агентів, їхню ліцензійну політику, професійні стандарти та обов'язки щодо безпеки морських перевезень. Основним нормативним документом, що визначає правовий статус і функції морських агентів, є Регламент Міністерства транспорту та інфраструктури Турецької Республіки «Положення про суднові агентства» («Gemi Acenteleri Yönetmeliği»), виданий на підставі Закону № Khk/491 від 10 серпня 1993 року та офіційно опублікований в Офіційному віснику Туреччини 31 жовтня 2005 року. Цей регламент встановлює правові засади діяльності суднових агентств у турецьких портах, визначає порядок ліцензування, обов'язки агентів та механізми контролю за їхньою діяльністю. Основною метою документа є впорядкування агентської практики, захист прав судновласників і пасажирів, а також забезпечення відповідності національної системи морського агентування міжнародним стандартам [66].

Регламент поширюється на всі юридичні та фізичні особи, які здійснюють агентські послуги для морських суден, включно з пасажирськими та вантажними лініями. Він визначає ключові терміни, такі як «судновий агент»,

«послуги агента» та «ліцензія», а також встановлює вимоги до персоналу, матеріально-технічної бази та фінансової спроможності агентств. Діяльність агентів регламентується в аспектах виконання портових і митних формальностей, безпеки судноплавства, дотримання міжнародних норм та відповідальності перед судновласниками, що забезпечує прозорість і стабільність роботи морської галузі [66].

На відміну від України, де діяльність агентів регулюється через договірні відносини з Адміністрацією морських портів України (АМПУ) та професійні асоціації, турецьке законодавство передбачає прямий державний контроль. Вищевказаний регламент закріплює у статті 5, що агентства, як фізичні, так і юридичні особи, зобов'язані мати діючий дозвіл-свідоцтво (*yetki belgesi*), яке видається відповідним державним органом, яким є Міністерство транспорту, морської справи та інфраструктури Туреччини (*Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı*) [109]. У статтях 6-7 регламентуються вимоги до отримання зазначеного дозволу, які включають професійну кваліфікацію, фінансові гарантії та адміністративні умови, статті 11–15 містять положення щодо відповідальності агентств, а також визначають механізми призупинення або анулювання дозволу у разі порушення встановлених правил діяльності [66]. Таким чином, турецька модель демонструє більш жорстке державне регулювання та системність у порівнянні з українською системою, де регуляторна функція обмежується допуском до портової інфраструктури.

Морські агенти виконують не лише технічні та документальні функції, а й здійснюють посередницьку роль між круїзними компаніями та локальними туристичними структурами. У курортних портах, таких як Анталія, Кушадаси та Стамбул, агентські компанії укладають партнерські угоди з турагенціями, що забезпечує організацію берегових екскурсій (*shore-excursion services*), перевезення пасажирів та готельного обслуговування. Ця модель є унікальною для Туреччини, оскільки поєднує традиційні функції морського агентування з елементами туристичного менеджменту, створюючи комплексний сервіс для пасажирів круїзних суден [100].

Як приклад ефективної організації агентського обслуговування пасажирського флоту доцільно розглянути порт Анталії, який є одним із найбільших курортних портів Туреччини та функціонує як цілорічний круїзний хаб із високим туристичним потенціалом [51].

Локальні агентські компанії забезпечують комплекс послуг, до яких належать: зустріч пасажирів круїзних суден у порту; організація трансферів до готелів та туристичних об'єктів; організація берегових екскурсій (shore-excursion services), зокрема до стародавніх руїн Перге та Аспендоса, з пропозицією різноманітних екскурсійних програм для пасажирів. У вартість наданих послуг зазвичай включено супровід професійного англomовного гіда, транспорт комфортного класу (автомобіль або ван), харчування та доступ до Wi-Fi на борту. Такий підхід забезпечує синергію між морським агентуванням та туристичним менеджментом, підвищуючи якість сервісу та загальний рівень задоволеності пасажирів.

Після 2020 року у Туреччині було впроваджено систему e-Acentelik (електронного агентування), що дозволяє судновим агентам подавати документи для оформлення заходу та відходу суден, ведення пасажирських списків, митних декларацій та сервісних запитів в електронному форматі через державну платформу “Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi” (GABS) [65]. Ця цифрова інтеграція забезпечує централізоване управління інформацією та відрізняє Туреччину від більшості чорноморських держав, зокрема України, де аналогічні процеси здебільшого реалізуються через локальні портові інформаційні системи без централізованої бази даних.

Платформа GABS була створена Міністерством транспорту та інфраструктури Туреччини через Головне управління мореплавства для управління всіма операціями, пов'язаними з діяльністю суднових агентств. Система забезпечує обслуговування процедур отримання ліцензії агентства, видачі та верифікації дозволу-свідоцтва агента, ідентифікаційної картки працівника агентства та інших супутніх процедур; здійснюється подання документів, оновлення інформації про адресу та персонал агентства без

використання паперових носіїв. Вона інтегрована в національну цифрову екосистему міністерства, що дозволяє оптимізувати обробку даних, підвищує прозорість діяльності агентів та сприяє ефективному адмініструванню морського агентування. Система також реалізує адміністративний контроль за виконанням ліцензійних та професійних стандартів, забезпечуючи високий рівень формалізації та відповідності діяльності агентських компаній чинному законодавству Туреччини.

Оновлена версія GABS була офіційно запроваджена 13 вересня 2021 року, після чого всі операції агентств суднового агентування мали здійснюватися через платформу denizcilik.uab.gov.tr. Основні цілі впровадження системи полягають у скороченні паперової бюрократії, підвищенні прозорості агентської діяльності та цифровізації процесів ліцензування і контролю.

У Туреччині діяльність морських агентів координується та представляється професійною спільнотою через Turkish Ship Agents Association (TURSA), що діє під егідою Міністерства транспорту, яка бере участь у формуванні політики галузі, розробляє навчальні програми, стандарти обслуговування та виступає гарантом дотримання Кодексу етики агента [104]. Така інституційна взаємодія держави і приватного сектору є рідкісною навіть серед країн Європейського Союзу, де агентська діяльність здебільшого регулюється ринковими механізмами.

Розвиненою та спеціалізованою сферою морського сервісу, що має важливе значення для всіх яхт, які заходять у територіальні води країни є агентування саме яхт. Через особливості національного законодавства, високий рівень інтенсивності яхтового руху та наявність мовного бар'єра самостійне проходження адміністративних і митних процедур є складним завданням. У цьому контексті діяльність яхтового агента набуває ключового значення, оскільки він виконує функції локального представника, координатора та консультанта, який забезпечує повний комплекс послуг, необхідних для експлуатації яхти в турецьких водах.

Щодо оформлення портових і митних формальностей, агент здійснює підготовку та подання Transit Log (реєстраційного журналу яхти), який затверджується портовою поліцією, санітарною службою, митними органами та капітаном порту [86]. Він містить детальну інформацію про яхту, її технічні характеристики, екіпаж, гостей та маршрут судна, а також дані, необхідні для контролю портовою поліцією, санітарними службами та митними органами. Оформлення Transit Log здійснюється на першому порту заходу іноземного судна і є обов'язковим для законного пересування територіальними водами Туреччини. Після його затвердження портовою адміністрацією та капітаном порту документ фіксує право судна перебувати в гаванях, а також організовує процедури в'їзду та виїзду з порту, включаючи паспортний контроль для членів екіпажу та гостей. У разі тривалого стояння яхти у порту («winter lay-up») агент організовує додаткові адміністративні процедури, необхідні для дотримання законодавчих вимог. Transit Log також забезпечує відповідність яхт вимогам національного законодавства та міжнародних морських стандартів, дозволяючи агенту координувати комунікацію між судновласником, портовими службами та державними органами.

Важливою складовою агентських послуг є забезпечення яхт паливом. Для комерційних чартерних суден у Туреччині передбачено можливість придбання безмитного палива, що суттєво знижує експлуатаційні витрати. Агент готує необхідну документацію, координує процес заправки та контролює якість палива і правильність фінансових розрахунків. Зокрема, компанія Gala Yacht Agency пропонує “Duty Free (Transit) Fuel Bunkering in Turkey” за вигідними тарифами, а також забезпечує супровід усіх митно-портових формальностей, необхідних згідно з турецьким законодавством [64]. Безмитне паливо доступне для всіх яхт під іноземним прапором (як приватних, так і комерційних). Замовлення повинно бути подане щонайменше за один робочий день (або за 48 годин у вихідні), і після заправки яхта має залишити територію Туреччини того ж дня або не пізніше ранку наступного.

У період високого туристичного сезону яхтовий агент виконує ключову функцію організації причальної інфраструктури, здійснюючи попереднє бронювання місць у маринах. Зважаючи на обмеженість вільних причалів у популярних курортних центрах Туреччини, таких як Геджек, Мармарис чи Бодрум, агент забезпечує ефективне розподілення доступних ресурсів порту або, за необхідності, організовує безпечну якірну стоянку, що гарантує безперешкодний перебіг навігаційних та чартерних операцій. Зокрема, агентські компанії, як-от Nautica Superyacht Agency, акцентують увагу на комплексному підході до бронювання причалів, включаючи координацію з портовою адміністрацією та інтеграцію онлайн-сервісів для контролю резервування [90].

До компетенції яхтового агента належить також організація постачання та провізії: продуктами харчування, напоями, побутовими товарами та іншими необхідними ресурсами, працюючи виключно з перевіреними постачальниками та забезпечуючи своєчасну доставку безпосередньо на борт [92]. Такий підхід є критично важливим для комерційних чартерних яхт, де між змінами гостей обмежений час, і потребує точного планування логістики. Сучасні агенти застосовують цифрові платформи для контролю процесів постачання, включаючи статус доставки та доступність ресурсів, що мінімізує ризики затримок та помилок. Персоналізація сервісу, врахування смакових уподобань гостей та спеціальних дієтичних потреб дозволяють забезпечити високий рівень обслуговування.

Морське агентування в Туреччині є ключовим елементом функціонування морської інфраструктури, де агенти забезпечують комплексну підтримку суден на адміністративному, технічному та логістичному рівнях, що сприяє ефективному управлінню флотом, безпечній навігації та розвитку туристичного потенціалу морських курортних регіонів. Такий підхід поєднує державне регулювання з потребами власників і операторів суден та, перш за все, пасажирів, забезпечуючи відповідність

законодавству, оптимізацію експлуатаційних витрат і високий стандарт обслуговування у секторі морських перевезень.

Розглянемо організацію агентування суден у Сінгапурі. Вона відзначається високим рівнем розвитку інституційної та нормативно-правової бази, що забезпечує максимальну ефективність морської логістики та високі стандарти професійної відповідальності. Основним регулятором галузі є Морська та портова адміністрація Сінгапуру (Maritime and Port Authority of Singapore, далі у тексті - МРА), діяльність якої регулюється положеннями Закону про торговельне судноплавство від 1995 року (Merchant Shipping Act) [96]. Цей акт визначає ключові вимоги до реєстрації суден, функціонування портової інфраструктури, а також регламентує діяльність агентських служб, які здійснюють комплексне обслуговування суден у порту.

У практиці Сінгапуру агентські компанії надають комплексну підтримку суден, що включає організацію заходу та відходу, взаємодію з митними, імміграційними та портовими органами, координацію буксирування, швартування, технічного обслуговування, а також управління логістикою екіпажу та пасажирів. Усі операції виконуються через централізовану діджиталізовану платформу DigitalPORT@SG, яка функціонує за принципом «єдиного вікна» (single window) та була офіційно запущена в жовтні 2019 року МРА [53]. Платформа дозволяє автоматизовано надсилати інформацію до всіх компетентних структур (МРА, Управління імміграції та прикордонного контролю, Митна служба Сінгапуру) і обробляти дані у режимі 24/7, що суттєво скорочує час перебування суден у порту та мінімізує адміністративні витрати.

Цифрове бронювання причалів, яке координується через МРА, відіграє ключову роль у системі агентування. Використання концепції «Just-In-Time Arrival» дозволяє суднам прибувати точно за розкладом, уникати тривалого очікування на рейді та ефективно використовувати портові ресурси. Агент синхронізує розрахунковий час прибуття з портовою системою, забезпечуючи безперервність та оперативність усіх портових процесів. Центральним

елементом платформи є модуль «Just-in-Time Planning and Coordination», який оптимізує розподіл причалів, регулює час стоянки та заходу суден і підвищує точність планування навігаційних операцій. Крім того, цифрова система забезпечує доступ до фінансових сервісів, бронювання морських послуг (буксирування, форсаж, якорні стоянки) та моніторинг статусу заявок у реальному часі, роблячи її ефективним інструментом сучасного морського агентування [53].

Однією з провідних функцій сінгапурського портового комплексу є бункерування суден, яке забезпечує безперервну експлуатацію морського флоту та є ключовим елементом морської логістики. «Just-In-Time Arrival» встановлює суворі стандарти контролю та впроваджує інновації для підвищення точності і прозорості процесу. Зокрема, з 1 січня 2017 р. обов'язкове використання системи масового витоку (Mass Flow Meter) гарантує точне вимірювання обсягу морського паливного масла, що мінімізує похибки та ризики зловживань [88].

У рамках стратегії цифровізації бункерного процесу з 1 листопада 2023 р. стартувала ініціатива Digital Bunkering, яка передбачає використання електронних бункерних нот, що забезпечує максимальну прозорість операцій, автоматизує фіксацію даних про поставки палива і полегшує контроль для регуляторних органів та учасників ринку [87].

Щодо діяльності морських агентів у Сполучених Штатах Америки, то вона характеризується багаторівневою системою нормативно-правового регулювання, що охоплює як вантажні, так і пасажирські перевезення. Центральним регулятором виступає Федеральна морська комісія (Federal Maritime Commission), яка контролює діяльність океанських перевізників та посередників у сфері зовнішньої торгівлі [54].

Практична діяльність морського агента у США передбачає виконання комплексу функцій, серед яких оформлення документів приходу та відходу судна, взаємодія з Митною та прикордонною службою і Береговою охороною США, організація обслуговування екіпажу та пасажирів, а також забезпечення

дотримання норм безпеки та охорони довкілля. Важливою складовою американської моделі є система професійної сертифікації, яку формує Асоціація брокерів і агентів суден (Association of Ship Brokers and Agents) [55]. Згідно з її рекомендаціями («Recommended Terms and Conditions of Vessel Agency in the United States and Canada»), агент повинен здійснювати підготовку попереднього дисбурсментського рахунку, подавати електронні повідомлення про прибуття та відбуття судна, а також взаємодіяти з усіма федеральними службами. Членство передбачає обов'язкову щорічну перевірку фінансової звітності, наявності страхового покриття відповідальності та дотримання етичних стандартів [40].

Законопроект 2022 року «Про ліцензування суднових агентів» (Ship Agent Licensure Act of 2022 S.4040) спрямований на формування єдиної федеральної моделі регулювання діяльності суднових агентів у портовій системі Сполучених Штатів [43]. Документ містить пропозиції щодо внесення змін до Розділу IV Заголовка 46 Кодексу США з метою інституціоналізації професії морського агента на національному рівні, визначає суднового агента як особу, що діє від імені судновласника, оператора або чартерера та забезпечує комплекс операцій портового обслуговування, включно з організацією заходу судна, взаємодією з контролюючими органами, координацією логістики екіпажу та процедур безпеки. Передбачається запровадження обов'язкового ліцензування всіх осіб і компаній, які провадять агентську діяльність у портах США.

Ліцензія має видаватися Федеральною морською комісією, яка отримує повноваження встановлювати кваліфікаційні та професійні вимоги, а також здійснювати контроль за дотриманням стандартів. Ключовим елементом є вимога підтвердження фінансової відповідальності, що повинна забезпечуватися наявністю гарантії, страхового полісу або іншого виду забезпечення, достатнього для покриття потенційних збитків і виконання рішень у справах, пов'язаних із професійною діяльністю агента. Також встановлюються механізми державного нагляду за дотриманням вимог,

зокрема можливість призупинення чи анулювання ліцензії у разі порушення норм законодавства, неналежного виконання професійних обов'язків або невідповідності критеріям доброчесності.

У цілому вказаний законопроект розглядається як ініціатива, спрямована на модернізацію регуляторного середовища шляхом уніфікації правил допуску до професії, підвищення прозорості агентських операцій та забезпечення належного рівня відповідальності суб'єктів галузі.

На відміну від високоцентралізованої моделі Сінгапуру, організація агентської діяльності у Сполучених Штатах Америки характеризується значною фрагментацією та децентралізацією. Процеси оформлення документів, бронювання причалів та логістичного забезпечення делеговані численним державним структурам та приватним операторам, що вимагає від агентів високого рівня координації та спеціалізації.

Процедура оформлення прибуття судна суворо регламентована і частково діджиталізована. Вона включає обов'язкове подання електронного повідомлення про прибуття до Національного центру руху суден за 96 годин до заходу судна в порт [111]. Процедура подання передбачає заповнення електронної форми з інформацією про судно, маршрут, вантажні дані, склад екіпажу та кількість пасажирів, а також останній і наступний порт заходу. Після подання система автоматично перевіряє достовірність інформації, формує підтвердження для користувача та передає дані до централізованої бази Національного центру руху суден для подальшого контролю [110]. Паралельно агент подає вантажний маніфест та інформацію про екіпаж через автоматизовану систему Automated Commercial Environment Митної служби США [106].

Через високий рівень безпекових вимог і складність процедур будь-які помилки або невідповідності в документації можуть спричинити настання цивільної та кримінальної відповідальності та накладення значних фінансових санкцій на судновласника, які в США є одними з найвищих у світі. У Розділі 19 Зводу законів США (Title 19 U.S.C.) можна виділити положення, що

встановлюють відповідальність для пасажирських суден . Зокрема, несвоєчасне подання 96-годинного повідомлення про прибуття регулюється § 1436, помилки при поданні маніфесту пасажирів та екіпажу через автоматизовану систему Automated Commercial Environment, вказано у § 1584, передбачають застосування фінансових санкцій та інших заходів контролю з боку Митної та прикордонної служби США у разі порушень встановлених процедур [105].

Відповідно до параграфу 1436 Розділу 19 Зводу законів США за перше порушення правил прибуття, звітності та оформлення накладається штраф у розмірі \$5,000, за кожне наступне порушення — \$10,000. Окрім фінансових санкцій, у разі порушень судно може підлягати затриманню або конфіскації [105].

Законодавство передбачає механізм пом'якшення штрафів залежно від обставин порушення: повне пом'якшення застосовується у випадках надзвичайних ситуацій або дії природи, коли судно перебувало у безпосередній небезпеці (наприклад, під час урагану), а також у разі гуманітарних причин, наприклад, висадки члена екіпажу через загрозу для життя. У випадках, коли порушення виникло з комерційної доцільності, можливе часткове пом'якшення штрафу на рівні 35–50 % від первісної суми, що дозволяє враховувати ступінь провини та обставини, які спричинили порушення [107].

Положення § 1584 зазначають, що за подання хибного маніфесту або його відсутність передбачена відповідальність за неточності чи неповноту даних у документації. Для пасажирських суден це охоплює будь-які розбіжності у Списку пасажирів та Судновій ролі, зокрема наявність незадекларованих осіб на борту та надання неправдивих або неповних даних про пасажирів чи членів екіпажу. Первісний штраф за такі порушення становив \$1,000. Механізм пом'якшення дозволяє зменшити фінансові санкції у разі, якщо порушення було ненавмисним, через технічні помилки або неповноту інформації; агент або перевізник активно співпрацював із Митною службою для виправлення

помилки і подання уточнених даних; відсутні докази навмисного приховування або свідомого надання неправдивих даних. У таких випадках штраф, що зазвичай починається від \$5,000 за кожен виявлену розбіжність, може бути пом'якшений до 10–50 % від первісної суми залежно від ступеня провини та обставин порушення [107].

Штраф формально покладається на судновласника або перевізника — особу, яка володіє або оперує судном. Морський агент у цьому контексті виступає офіційним представником судновласника, здійснюючи подання документів та координацію дотримання нормативних вимог і несе опосередковану відповідальність. Судновласник має право пред'явити агенту регресну вимогу для відшкодування витрат або сплаченого штрафу, якщо буде доведено, що порушення виникло через недбалість, помилку чи бездіяльність самого агента. Таким чином, фінансовий тягар перед державними органами несе судновласник, а агент відповідає перед ним у межах договірних зобов'язань.

У сфері постачання та провізії суден діяльність морського агента у портах Сполучених Штатів Америки має комплексний характер і виходить за межі простого замовлення товарів, зосереджуючись на багаторівневій логістичній координації в умовах суворого регуляторного середовища. Морський агент відповідає за організацію доставки припасів, які мають статус нерозмитнених товарів, що перебувають під пильним контролем Митної та прикордонної служби США (Customs and Border Protection) [42].

Критично важливим аспектом безпеки є дотримання режиму доступу на портові об'єкти. Агент повинен гарантувати, що весь персонал, залучений до доставки (водії, експедитори, шипчандлери), має чинні ідентифікаційні картки Transportation Worker Identification Credential, що є обов'язковою федеральною вимогою для доступу на територію морських терміналів та забезпечує відповідність стандартам безпеки морського транспорту. Процедура отримання цієї картки передбачає проходження комплексної перевірки безпеки, яка включає біометричну ідентифікацію (відбитки пальців, цифрове

фото), перевірку кримінального, імміграційного та безпекового статусу. Посвідчення дійсне протягом п'яти років, із можливістю поновлення через онлайн-платформу Адміністрації транспортної безпеки (Transportation Security Administration) [103].

Цікавою є організація агентської діяльності суден у Федеративній Республіці Німеччина. Вона здійснюється в межах комплексної правової та інституційної системи, що інтегрує державне регулювання, вимоги європейського законодавства та високі професійні стандарти, встановлені галузевими асоціаціями. Діяльність морських агентів регламентується положеннями Торгового кодексу Німеччини (Handelsgesetzbuch), який був ухвалений у 1897 році [72], спеціалізованими портовими нормативами та документами професійних організацій.

Центральна асоціація німецьких суднових брокерів та агентів (Zentralverband Deutscher Schiffsmakler) яка розробляє та впроваджує стандартизовані умови діяльності [114]. Зокрема, документ «Загальні умови для суднових брокерів та суднових агентів у Німеччині» («General Terms and Conditions for Ship Brokers and Ship Agents in Germany») визначає права та обов'язки сторін, порядок їх взаємодії, а також відповідальність агентів у процесі морського обслуговування суден, забезпечуючи правову та операційну прозорість професійної практики [68].

У портах Гамбурга, Бремергафена та Ростока діяльність агентів відзначається високим рівнем автоматизації та цифрової інтеграції. Зокрема, система «National Single Window» дозволяє подавати всі необхідні документи до митних, прикордонних та портових органів у єдиному електронному форматі, що мінімізує бюрократичні затримки та сприяє ефективній логістиці [89].

Особливу увагу приділено екологічним аспектам бункерування. Порти Німеччини належать до Зони контролю викидів, де діють суворі вимоги щодо вмісту сірки у паливі (не більше 0,1%). Агент відповідає за перевірку

відповідності палива встановленим стандартам, організацію незалежного сюрвею та контроль документального оформлення операцій [47].

Проведений аналіз світових практик агентування суден дозволяє виділити два основні напрями регулювання цієї діяльності: державно-центристську, де держава контролює ринок, та ліберальну або саморегульовану. Три з чотирьох проаналізованих країн, а саме Туреччина, Сінгапур та Сполучені Штати Америки, використовують саме державно-центристську модель. Проте кожна з них застосовує унікальні інструменти контролю, що відображає її національні пріоритети.

Турецька модель є класичним прикладом контролю через ліцензування. Щоб легально працювати на ринку, агентська компанія зобов'язана отримати обов'язковий державний дозвіл від Міністерства транспорту, централізована цифрова система GABS використовується для управління цими ліцензіями та моніторингу діяльності. У разі порушень держава має право відкликати ліцензію.

Сінгапурська модель базується на контролі через єдину цифрову платформу. Хоча формальної ліцензії на саму професію агента немає, держава в особі Морської та портової адміністрації володіє та керує стовідсотковим цифровим процесом через платформу DigitalPORT@SG. Таким чином, агент виступає кваліфікованим оператором у державній системі, і будь-яке порушення стандартів, наприклад, у сфері бункерування, може призвести до відключення від цієї системи та фактичної зупинки бізнесу.

Модель США орієнтована на безпеку: держава контролює діяльність через встановлені нормативно-правовими актами санкції.

У німецькій моделі морського агентування відсутнє обов'язкове державне ліцензування агентів. Контроль якості та дотримання професійних стандартів здійснюється безпосередньо ринком через діяльність професійних асоціацій. У разі неналежного виконання обов'язків агент не підлягає державним санкціям, проте можливі судові позови на підставі положень Торгового кодексу Німеччини.

Також варто вказати, що в умовах глобальної діджиталізації портових операцій та посилення міжнародних безпекових вимог роль морського агента зазнала суттєвої трансформації. Сучасна професійна компетенція агента виходить далеко за межі традиційного знання законодавства та адміністративних процедур і на сьогодні морський агент повинен мати здатність інтегрувати роботу з численними автоматизованими та технічними системами, наприклад такими як “Єдине вікно”, Automated Commercial Environment в США, DigitalPort@SG у Сінгапурі.

3.2.Сучасний стан та перспективи адаптації міжнародного досвіду агентування пасажирських суден в Україні

Український круїзний сектор, особливо до 2014 року, характеризувався значною інтеграцією в міжнародний круїзний ринок Чорного моря. Головними хабами виступали порти Одеси, Ялти й Севастополя, що створювало економічну привабливість маршрутів для великих круїзних операторів. Статистичні дані за 2013 рік яскраво ілюструють цей потенціал: українські порти Чорного моря сумарно прийняли 293 круїзні судна. Зокрема, порт Одеси обслуговував 106 заходів із 81 367 пасажирами, порт Ялти – 109 заходів із 77 880 пасажирами, а порт Севастополя – 58 заходів із 23 400 пасажирами. Це свідчить про високий рівень розвитку тогочасної круїзної інфраструктури та її здатність відповідати міжнародним стандартам [45].

До 2022 року сектор агентування пасажирських суден в Україні мав нішевий, але стабільний характер, із головним центром у порту Одеси [101, с. 85].

Порт Ізмаїл виконував функцію ключового центру пасажирських перевезень на українській ділянці Дунаю. Водночас порт Усть-Дунайськ демонстрував стале збільшення пасажиропотоку: у 2016–2018 роках кількість пасажирів зросла у 2,4 раза та досягла 5 338 осіб у 2018 році. У 2018 році в Усть-Дунайську завершено капітальну реконструкцію пасажирського терміналу, що створило інфраструктурні передумови для подальшого

збільшення обсягів пасажирських перевезень. На стратегічному рівні одним із пріоритетів було визначено розвиток круїзного судноплавства в Дунайському регіоні з метою інтеграції українських портів у міжнародні круїзні маршрути [52].

Таким чином, до початку повномасштабної агресії АМПУ послідовно розвивала інфраструктуру дунайських портів, орієнтуючись на розширення сегмента пасажирських і круїзних перевезень, що підтверджувалося фіксованим зростанням відповідного трафіку.

Раніше діяльність з агентського обслуговування морського транспорту в Україні відносилася до категорії видів господарської діяльності, що підлягали обов'язковому ліцензуванню. Нормативно-правовою основою цього регулювання була Постанова Кабінету Міністрів України від 17 травня 1994 р. № 316 «Про Положення про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності спеціальних дозволів (ліцензій) на здійснення окремих видів діяльності». Згідно з п. 11 ч. 1 постанови, видача ліцензій на здійснення видів діяльності, ліцензування яких передбачено законодавчими актами України, здійснювалася відповідними центральними органами виконавчої влади, зокрема ліцензії на внутрішні й міжнародні перевезення пасажирів і вантажів повітряним, річковим, морським, залізничним та автомобільним транспортом, а також на агентування і фрахтування морського торговельного флоту видавалися Міністерством транспорту України [30].

На підставі Наказу Міністерства транспорту України від 17 травня 1994 р. № 247 «Про затвердження Інструкції про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту, Умов і правил здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту та контроль за їх дотриманням» розгляд справ з видачі ліцензій покладался на Департамент морського і річкового транспорту Міністерства транспорту України. Строки дії ліцензій для агентування морського торговельного флоту визначалися залежно від форми власності суб'єкта господарювання: суб'єктам підприємницької

діяльності строком на два роки, а підприємствам з іноземними інвестиціями – на один рік [22].

Згідно з положеннями Умов і правил здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту та контролю за їх дотриманням, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 17.05.1994 № 247, суб'єкт господарювання, який претендує на ліцензію, повинен був відповідати таким вимогам:

1. Професійна кваліфікація та стаж роботи.

Суб'єкт має мати спеціальність інженера-судноводія, інженера з організації та управління морським транспортом або інженера з комерційної експлуатації морського транспорту; альтернативно допускався досвід роботи другим, старшим помічником капітана чи капітаном на судах далекого плавання зі стажем не менше трьох років за спеціальністю судноводія або експлуатаційника. Для роботи у берегових морських організаціях мінімальний стаж складав п'ять років.

2. Мовна компетенція.

Суб'єкт має володіти англійською мовою у обсязі, достатньому для ефективного виконання функцій агентування та фрахтування морського торговельного флоту [37].

Відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 02.03.2015, обов'язковому ліцензуванню підлягають певні види господарської діяльності, проте агентування серед них не зазначене. Зокрема, у статті 7 Закону передбачено ліцензування перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів внутрішнім водним, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, а також міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом [28].

Таким чином, сучасне законодавство України не встановлює обов'язкового ліцензування діяльності морських агентів як окремого виду

господарської діяльності, що створює більш гнучкі умови для розвитку ринку агентських послуг та адаптації до сучасних потреб морської логістики.

Основним механізмом регулювання допуску агентів до роботи в портовій інфраструктурі є «Договір про взаємодію сторін під час агентування суден у морських портах України», сторонами якого виступають морський агент та ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) [2]. Згідно з умовами, будь-яка компанія, яка бажає здійснювати агентську діяльність у державних портах, повинна приєднатися до договору, подавши відповідну заяву та пакет документів. До вимог належать підтвердження фінансової спроможності, відсутність заборгованостей та дотримання професійних стандартів. На відміну від державної ліцензії, такий договір не надає дозволу на ведення діяльності, а визначає лише право агентської компанії працювати на державних причалах.

Етап стагнації розпочався після 2014 року внаслідок анексії Криму, що призвело до втрати ключових портів. Міжнародні круїзні лінії припинили заходи до Ялти та Севастополя через санкційні режими. Без кримських портів маршрути Чорним морем стали економічно не вигідними, і кількість заходів пасажирських суден до Одеси різко зменшилася. Агентські компанії, що залишилися на ринку, здебільшого обслуговували окремі експедиційні судна або невеликі поромні лінії [91].

Після 24 лютого 2022 року здійснення пасажирських морських перевезень у територіальних водах України набуло характеру високоризикової діяльності, оскільки умови навігації визначаються дією режиму воєнного стану, морською блокадою та постійною загрозою застосування зброї. Унаслідок цього відбулася повна зупинка роботи у сфері агентування пасажирських суден, а міжнародне пасажирське сполучення в акваторії Чорного моря фактично припинилося. Замінування акваторії, небезпека ракетних та дронів ударів, а також обмеження, накладені воєнною обстановкою, роблять неможливими заходи круїзних і регулярних пасажирських суден до українських портів.

Запроваджений у 2023 році морський «Український коридор» функціонує виключно для забезпечення вантажних перевезень і передбачає рух лише торговельних суден, що здійснюють експортно-імпорتنі операції. Його режим роботи не допускає проходження пасажирських суден через неможливість гарантування їхньої безпеки в умовах триваючих воєнних дій [39].

Таким чином, ринок агентських послуг у сфері обслуговування пасажирських суден в Україні перебуває у стані фактичної стагнації. Агентські компанії, що раніше здійснювали відповідну діяльність, були змушені або тимчасово її призупинити, або повністю переорієнтувати свою операційну модель на супровід вантажного флоту (зокрема балкерів, контейнеровозів і танкерів), який на теперішній час формує весь наявний попит на агентські послуги. Проте нині існують можливості для ґрунтовного аналізу міжнародного досвіду, вивчення моделей правового регулювання в інших державах та розроблення теоретичних підходів до модернізації національної системи агентування пасажирських суден. Це створює підґрунтя для завчасного формування комплексних механізмів правового врегулювання, які можуть бути оперативно впроваджені після завершення воєнних дій та відновлення безпечної морської навігації.

Проаналізувавши різноманітні джерела, спираючись на загальні можливості для розвитку будь-якої сфери, можна окреслити такі шляхи реформування інституту агентування круїзних суден в Україні, розділивши їх на дві категорії: перша стосується нормативно-організаційного напрямку; друга – особисто-практичного.

Перший напрям передбачає фундаментальні зміни у регуляторному середовищі, гармонізацію процедур з міжнародними стандартами та діджиталізацію, а саме:

- 1) Замінити стандартні форми документів (General Declaration, Crew List, Passenger List, Cargo Declaration тощо) на уніфіковані.

2) Обмежити кількість необхідно запитуваної інформації від круїзних суден тільки згідно з переліком до Конвенції щодо полегшення міжнародного морського судноплавства від 09.04.1965 року.

3) Запровадити механізми державної підтримки для агентських компаній.

4) Впровадити цифрові системи агентування (на досвіді Сінгапуру, Нідерландів). Сінгапур використовує єдину цифрову систему (Single Window Port Clearance) для оформлення всіх документів для суден, що значно спрощує агентське обслуговування. Система digitalPORT@SGTM спрощує отримання судових, імміграційних та портових дозволів у різних відомствах в єдиному додатку, об'єднавши 16 окремих форм. Капітани та судові агенти можуть подавати, відстежувати та отримувати дозволи на прибуття та відправлення суден через портал і в результаті заощадити до 100 000 людино-годин на рік. На наступному етапі Система оптимізує портові ресурси і підвищить ефективність за допомогою штучного інтелекту, сприяючи операціям Just-in-Time для оптимального планування проходу суден в порту. Система також буде виступати для бронювання морських послуг, що дозволить пришвидшити час обороту суден, а також скоротити час стоянки на якірних стоянках перед швартуванням [97].

5) Спростити прикордонні та митні процедури для агентів: митні адміністрації на Західних Балканах створили платформу для автоматичного обміну митними даними - систему «SEED», яка дає змогу адміністраціям отримувати дані до прибуття з моменту початку митної процедури в митниці місця відправлення і перевіряти узгодженість декларацій, які подають у митниці виїзду і в'їзду. Зв'язки обміну даними встановлюються через загальнодоступний інтернет з використанням віртуальних приватних мереж. Між митними територіями Західних Балкан та країнами ЄС встановлений односторонній електронний обмін даними, оскільки регламенти ЄС забороняють систематичний обмін митними даними від держав-членів ЄС до третіх країн. Такий обмін здійснюється, зокрема, між Північною Македонією

та Грецією; Албанією, Чорногорією та Італією; Чорногорією, Боснією та Хорватією [41].

Щодо другого напрямку розвитку пропонуємо:

1) Навчання агентів круїзного бізнесу. Наприклад, Барселона та Марсель розвивають спеціальні освітні програми для морських агентів у співпраці з круїзними компаніями (Royal Caribbean, MSC). В Україні доцільно створити подібні курси для агентів на базі морських університетів, запровадити стажування у міжнародних круїзних компаніях, а також надавати гранти охочим набувати практичний досвід у галузі. Такі курси можуть фінансувати участь у курсах, мовну підготовку, проєкти в партнерстві з іноземними операторами. Джерелами фінансування можуть бути міжнародні фонди, державна підтримка, а також приватні юридичні та фізичні особи.

2) Розвиток державно-приватного партнерства у сфері агентування. Наприклад, Туреччина дозволяє приватним агентствам брати участь у модернізації портової інфраструктури, зокрема через механізми партнерства, що стимулює інвестиції та забезпечує стійкий розвиток галузі [79]. У Об'єднаних Арабських Еміратах (зокрема Дубай, Абу-Дабі) створили спеціальні круїзні термінали, керовані приватними агентами. Це дозволило суттєво покращити якість обслуговування туристів і зробити порти привабливішими для круїзних операторів [108].

Основою прогнозів відновлення агентування пасажирських суден в Україні є завершення воєнних дій та забезпечення безпеки судноплавства в Чорному морі. Поточна ситуація створює можливість не відновлювати стару систему, а сформував нову, конкурентоспроможну модель. Успіх цієї моделі залежатиме від адаптації міжнародного досвіду на трьох основних рівнях: цифровізація процесів, високі стандарти безпеки та інтеграція у європейські стандарти обслуговування. Це потребує не лише відновлення інфраструктури, а й ухвалення стратегічних рішень та підготовки нового покоління кваліфікованих агентів, здатних ефективно працювати у сучасному цифровому та безпековому середовищі.

ВИСНОВКИ

1. Відповідно до першої задачі досліджено, що інститут морського агентування виник як відповідь на об'єктивні економічні потреби судновласників у віддалених портах, а не внаслідок законодавчої ініціативи, що підтверджує принцип: право завжди відтворює практику, а не навпаки. Історичний розвиток демонструє трансформацію ролі представника від неформальної довіри до капітана через юридичну фікцію відповідальності у римському праві до становлення професійного агента, що діє на договірних засадах. Юридичне закріплення відповідальності власника судна за дії представника стало ключовим фактором формування довіри та стабільності у морській торгівлі.

Сучасний інститут морського агентування ґрунтується на договірних відносинах, зокрема на договорі морського агентування, що відрізняє його від історичних форм законного представництва. Права та обов'язки агента визначаються функціонально та відображаються у стандартних договірних формах (наприклад, FONASBA Standard Agency Agreement). В Україні діяльність морського агента кодифікована в Національному класифікаторі професій (код 3415), що підтверджує його спеціалізований професійний статус у сфері торговельного мореплавства.

Морський агент виступає фундаментальною сполучною ланкою в системі торговельного мореплавства, виконуючи функції локального менеджера, що діє від імені та в інтересах принципала (судновласника або фрахтувальника). Його діяльність характеризується багатофункціональністю та адаптивністю, поєднуючи широкий спектр компетенцій: юридичних (документальне оформлення, врегулювання претензій), технічних (бункерування, постачання) та комерційних (фрахтування, ведення переговорів). Головною метою агентування є забезпечення ефективної взаємодії з портовими, державними та комерційними суб'єктами задля оптимізації операційних процесів, мінімізації простоїв судна та зниження експлуатаційних витрат.

Сучасний інститут морського агентування вирізняється високим ступенем функціональної спеціалізації (лінійні, суднові, генеральні, аварійні та консультаційні агенти), що зумовлено ускладненням морських перевезень та необхідністю залучення вузькопрофільних фахівців. Особливої критичності роль агента набуває у сегменті пасажирських та круїзних перевезень, де обмежений час стоянки та високі стандарти сервісу вимагають бездоганної координації логістичного забезпечення, організації трансферів, екскурсійних програм та медичного супроводу. Для нівелювання ризиків конфлікту інтересів у міжнародній практиці застосовується інститут протектинг-агента, який забезпечує незалежний контроль та захист інтересів судновласника.

2. У межах другої задачі проаналізовано правове регулювання агентування морських суден в Україні, що має дворівневий характер: воно базується на національному законодавстві та міжнародних стандартах. Міжнародні джерела визначають стандартизовані процедури, що спрощують формальності та зменшують вимоги до документації для круїзних і транзитних пасажирів. Неурядові професійні організації, такі як FONASBA, забезпечують де-факто міжнародні стандарти прозорості, фінансового контролю та взаєморозуміння між агентом і принципалом. Українське законодавство створює загальні рамки діяльності агентів, тоді як практичні аспекти регламентуються підзаконними актами та локальними постановами портів.

Правове визначення пасажирського судна ґрунтується на універсальному кількісному критерії — здатності перевозити понад 12 пасажирів, що закріплено в Конвенції SOLAS 1974 р., директивах ЄС та Законі України «Про внутрішній водний транспорт». Застосування цього критерію передбачає посилений комплекс технічних, конструктивних, протипожежних, рятувальних, санітарних, митних і прикордонних вимог.

Класифікація окремих видів пасажирських суден формує спеціальні правові режими: круїзні судна регулюються спрощеними процедурами FAL 1965 р.; високошвидкісні судна — відповідно до Міжнародного кодексу HSC; річкові судна та пороми — згідно з регіональними стандартами ES-TRIN та

актами Дунайської комісії; малі пасажирські яхти та рекреаційні судна — на основі Директиви 2013/53/ЄС.

3. За результатами виконання третьої задачі охарактеризовано документальне оформлення заходу та виходу пасажирських суден у порт, яке ґрунтується на принципах міжнародної уніфікації, що встановлює вичерпний перелік документів для портових формальностей. Для круїзних суден діє спрощений режим прикордонного та митного контролю.

Національна система має дворівневу структуру: загальнодержавні норми щодо строків і порядку подання попереднього повідомлення про прибуття судна та локальні вимоги портів, що деталізують технічні аспекти. Морський агент забезпечує своєчасне подання документів, координацію з контролюючими органами та безперебійність процедур.

Діяльність агента охоплює логістичні (бункерування, водопостачання, поводження з відходами за нормами MARPOL) та сервісні функції (організація наземного супроводу, туристичних програм, медичної допомоги). Національні регламенти (Наказ МІУ №430 та постанови портів) визначають процедури подання заявок на портові послуги. Комплексний підхід підтверджує ключову роль агента у забезпеченні екологічної безпеки, сервісної якості та ефективної портової взаємодії.

4. За підсумками четвертої задачі вивчено механізм взаємодії морського агента з портовими адміністраціями та державними органами, який має комплексний і багатоетапний характер та відіграє ключову роль у забезпеченні ефективності міжнародного морського судноплавства. Взаємодія ґрунтується на тому, що морський агент забезпечує відповідність судна, екіпажу та вантажів вимогам національного митного, прикордонного, санітарного та карантинного законодавства, своєчасно реагуючи на зміни нормативних приписів.

Він виконує функцію центрального координатора, забезпечує ефективну комунікацію з адміністрацією морського порту, митними та прикордонними органами, санітарно-епідеміологічною службою, а також з диспетчерськими,

лоцманськими й буксирними службами. Його завдання полягає в організації та погодженні часу і місця проведення паспортного, митного та санітарного контролю, а також у своєчасному поданні повного комплексу обов'язкової документації, зокрема вантажних декларацій, списків пасажирів і суднових свідоцтв.

Ефективність такої взаємодії значною мірою визначається дотриманням професійних стандартів і етичних норм. Кодекс поведінки FONASBA встановлює базові принципи професійності, достовірності, точності, конфіденційності та своєчасності комунікації, які сприяють запобіганню конфліктам і формують довіру між судновласником, портовими службами та державними органами.

З огляду на це діяльність морського агента має не лише технічний, а й виразний етичний вимір, який забезпечує стабільність операційних процесів та створює необхідні передумови для відновлення й подальшого розвитку пасажирського сектора морської галузі України.

5. Опрацювання п'ятої задачі дало змогу здійснити порівняльний аналіз моделей регулювання морських агентів для кількох країн:

у Туреччині діє система обов'язкового ліцензування та цифрової інтеграції через GABS;

у Сінгапурі застосовують підхід «єдиного вікна» з платформою DigitalPORT@SG;

у США панує політика суворого безпекового контролю разом з попереднім електронним декларуванням;

у Німеччині переважає модель саморегуляції через професійні асоціації.

Цей аналіз демонструє, що кожна країна обрала власну стратегію забезпечення ефективного і безпечного функціонування діяльності морського агентування.

Вирізняється своя специфіка агентування пасажирських суден, наприклад у Туреччині агент координує туристичні послуги; у США — контроль доступу

до портової інфраструктури; у Німеччині — дотримання екологічних стандартів та контроль бункерування.

Аналіз сучасного стану агентування пасажирських суден в Україні засвідчив наявність значного історичного потенціалу для відновлення круїзного ринку, який до 2014 року був інтегрований у міжнародний простір. Втрата доступу до портів Криму та загострення безпекової ситуації у Чорному морі після 2022 року спричинили фактичну зупинку пасажирського судноплавства та переорієнтацію агентських компаній на обслуговування вантажного флоту.

Скасування обов'язкового державного ліцензування агентської діяльності, яке діяло у період 1994–2015 рр., забезпечило більшу гнучкість ринку та дозволило базувати допуск агентів на договорах приєднання з Державного підприємства «АМПУ». Незважаючи на тимчасову стагнацію галузі, сучасний період створює унікальні умови для теоретичного осмислення та завчасного формування нової, модернізованої моделі агентування, ефективність якої значною мірою залежить від адаптації перевірених міжнародних практик.

Трансформація системи агентування потребує комплексного підходу, що включає нормативно-організаційні реформи та розвиток людського капіталу. У нормативно-організаційній площині необхідно гармонізувати документацію та обмежити надмірні запити відповідно до положень FAL Convention 1965 року. Впровадження цифрової моделі «єдиного вікна», за прикладом DigitalPORT@SG у Сінгапурі, забезпечить інтеграцію портових, міграційних та митних процедур, а також передбачатиме застосування механізмів попереднього обміну митними даними за аналогією з системою SEED у країнах Західних Балкан. У площині особисто-практичного розвитку слід стимулювати державно-приватне партнерство шляхом залучення приватних компаній до фінансування та управління круїзними терміналами, що довело ефективність у Туреччині та ОАЕ. Крім того, розвиток кадрового потенціалу передбачає створення спеціалізованих освітніх програм для морських агентів

на базі морських університетів, що сприятиме формуванню професійної компетентності відповідно до міжнародних сервісних стандартів.

Відновлення агентування пасажирських суден в Україні можливе лише за умови системної модернізації, яка поєднує цифровізацію процедур, приведення регуляторної бази у відповідність до міжнародних актів та розвиток сервісної компетентності персоналу. Реалізація цих кроків створює необхідні передумови для інтеграції українських портів у європейський логістичний та туристичний простір і формує конкурентоспроможну модель туристичного обслуговування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Вільшанюк М. С. Морське агентування: Конспект лекцій, Одеса, 2021. 120 с. URL: http://rp.onmu.org.ua/bitstream/handle/123456789/2216/%D0%92%D1%96%D0%BB%D1%8C%D1%88%D0%B0%D0%BD%D1%8E%D0%BA_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
2. Договір морського агентування АМПУ. URL: <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2024/03/dogovir-uspa-01.05.2024.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)
3. Класифікатор професій. Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Profession/List?lang=uk-UA&id=d4162ef8-2771-4ac5-99ef-1d4b6f5336af&tag=KlasifikatorProfesii-Poshuk> (дата звернення: 30.11.2025)
4. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення 30.11.2025)
5. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства, 3 травня 1965 року (зі змінами). URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/140398__529106 (дата звернення 30.11.2025)
6. Конвенція про працю в морському судноплавстві 2006 р. URL: <https://tinyurl.com/2v32urhp> (дата звернення: 30.11.2025)
7. Кулієв А., Саліхоглу М. Правова основа діяльності морського агента. *Господарське право і процес*, 2019. № 12. С. 105–106. URL : <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/12/20.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)
8. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення 30.11.2025)
9. Михайлова Ю.В., Доля О.Є., Вільшанюк М.С., Стеба А.А. Особливості агентування морських пасажирських суден на ринку туристичних

послуг. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки*, 2023. Т. 34 (73), № 2. С. 158–163. DOI <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2023.2.2/27> (дата звернення 30.11.2025)

10. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, 10 травня 1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text (дата звернення: 30.11.2025)

11. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден, 2 листопада 1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#top (дата звернення: 30.11.2025)

12. Міжнародна конвенція про арешт суден, 12 березня 1999 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_700#Text/laws/show/995_700#Text (дата звернення: 30.11.2025)

13. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти, 7 липня 1978 року, із поправками. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text (дата звернення 30.11.2025)

14. Міжнародний кодекс охорони суден і портових засобів, 12 грудня 2002 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU02257> (дата звернення 30.11.2025)

15. Операції з агентування морських суден: правове регулювання, бухгалтерський та податковий облік. ЮРЛІГА. URL: https://jurliga.ligazakon.net/analytics/167198_operats-z-agentuvannya-morskikh-suden--pravove-regulyuvannya-bukhgalterskiy-ta-podatkoviy-oblk (дата звернення: 30.11.2025)

16. Пальченко А. А., Балобанов О. О. Збірник лекційних і практичних матеріалів з правового регулювання морського агентування: Навчальний посібник, Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. 108 с. URL: <https://tinyurl.com/muhzzfbc> (дата звернення: 30.11.2025)

17. Пашковська Л.І. Міжнародне морське приватне право: Навчально-методичний посібник (для студентів денної та заочної форми навчання). Одеса, 2020. 113 с. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/0d0f7d75-7aa8-4f77-8aa8-8a0f31931069/content> (дата звернення 30.11.2025)

18. Положення про санітарно-карантинний відділ у пункті пропуску через державний кордон України у морському (річковому) порту, відкритому для міжнародних зв'язків : Положення МОЗ України від 23.02.2000 № 31. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0522-00#Text> (дата звернення 30.11.2025)

19. Про визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплавстві та про скасування директив Ради 91/672/ЄЕС та 96/50/ЄС: Директива Європейського Парламенту і Ради від 12.12.2017 № 2017/2397 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_005-17#Text (дата звернення: 30.11.2025)

20. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 № 1054-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення 30.11.2025)

21. Про встановлення технічних вимог до суден внутрішнього плавання, про внесення змін до Директиви 2009/100/ЄС і про скасування Директиви 2006/87/ЄС: Директива Європейського Парламенту і Ради від 14.09.2016 № 2016/1629 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_012-16#Text (дата звернення: 30.11.2025)

22. Про затвердження Інструкції про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту, Умов і правил здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту та контроль за їх дотриманням : Наказ Міністерства транспорту України від 17.05.1994 № 247 URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/reg335?an=35&ed=1994_05_17 (дата звернення: 30.11.2025)

23. Про затвердження Обов'язкових постанов по морському порту Одеса : Наказ державного підприємства "Адміністрація морських портів України" від 22 грудня 2015 року № 266. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/OD150409> (дата звернення 30.11.2025)

24. Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту : Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1230-13#Text> (дата звернення 30.11.2025)

25. Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства : Наказ Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text> (дата звернення 30.11.2025)

26. Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України : Наказ Мінінфраструктури від 05.06.2013 № 348 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1401-13#Text> (дата звернення 30.11.2025)

27. Про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в межах Співтовариства та про скасування Регламенту Ради ЄС № 3051/95: Регламент Європейського Парламенту і Ради ЄС від 15.02.2006 № 336/2006 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_006-06#Text) (дата звернення: 30.11.2025)

28. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015 № 222-VIII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text> (дата звернення: 30.11.2025)

29. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення 30.11.2025)

30. Про Положення про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності спеціальних дозволів (ліцензій) на здійснення окремих видів діяльності : Постанова КМУ від 17.05.1994 № 316. URL :

<https://ips.ligazakon.net/document/view/kp940316?an=1> (дата звернення 30.11.2025)

31. Про портові збори : Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13#Text> (дата звернення 30.11.2025)

32. Про правила і стандарти безпеки для пасажирських суден: Директива Європейського Парламенту і Ради від 06.05.2009 № 2009/45/ЄС URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_015-09/ed20090506#n21 (дата звернення: 30.11.2025)

33. Про прикордонний контроль : Закон України від 05.11.2009 № 1710-VI. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17> (дата звернення: 30.11.2025)

34. Про прогулянкові судна і водні мотоцикли та про скасування Директиви 94/25/ЕС: Директива Європейського Парламенту і Ради від 20.11.2013 № 2013/53/ЕС URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/2013-53-es.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)

35. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення 30.11.2025)

36. Селіванов В.В. Агентування круїзних суден і яхт: монографія. Одеса: Фенікс, 2010. 240 с.

37. Умови і правила здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту та контроль за їх дотриманням : Наказ Міністерства транспорту України від 17.05.1994 № 247 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0127-94#Text> (дата звернення 30.11.2025)

38. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення 30.11.2025)

39. Як Україна забезпечує роботу морського коридору. URL: <https://www.dw.com/uk/efektivnisij-niz-zernova-ugoda-ak-ukraina-zabezpecue-robotu-morskogo-koridoru/a-68712945> (дата звернення: 30.11.2025)
40. American Ship Brokers Association Recommended Terms. URL: <https://www.asba.org/recommended-terms> (дата звернення: 30.11.2025)
41. Automatic Customs data exchange: a look into the system used in the Western Balkans. URL: <https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-103/automatic-customs-data-exchange-a-look-into-the-system-used-in-the-western-balkans/> (дата звернення 30.11.2025)
42. AVS Global Supply Port/ USCHS. URL: <https://www.avsglobalsupply.com/port/uschs> (дата звернення: 30.11.2025)
43. BILLS-117s4040is U.S. Government Information. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/BILLS-117s4040is/xml/BILLS-117s4040is.xml> (дата звернення: 30.11.2025)
44. BIMCO. Baltic and International Maritime Council. URL: <https://www.bimco.org/> (дата звернення: 30.11.2025)
45. Black Sea News Article. URL: <https://www.blackseanews.net/en/amp/read/220823> (дата звернення: 30.11.2025)
46. Blue Letter Bible. Lexicon. URL: <https://www.blueletterbible.org/lexicon/g2942/kjv/tr/0-1/> (дата звернення: 30.11.2025)
47. Bundestag Drucksache 18/07340. URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/18/073/1807340.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)
48. Central Commission for the Navigation of the Rhine. URL: <https://www.ccr-zkr.org/> (дата звернення: 30.11.2025)
49. CESNI ES-TRIN, 2019. URL: https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/12/ES_TRIN_2019_en.pdf (дата звернення: 30.11.2025)
50. Consolato del Mare. URL: <https://archive.org/details/ilconsolatodelma00west/page/n15/mode/1up?ref=ol> (дата звернення: 30.11.2025)

51. CruiseTurkey Cruise Tours Departure from Antalya Port. URL: <https://www.cruisingturkey.com/ports/cruise-tours-departure-from-antalya-port/> (дата звернення: 30.11.2025)
52. Danube Commission USPA Ports 2019. URL: https://www.danubecommission.org/uploads/doc/2019/USPA_ports_2019_eng.pdf (дата звернення: 30.11.2025)
53. Digital Port Maritime Services, Singapore. URL: <https://digitalport.mpa.gov.sg/> (дата звернення: 30.11.2025)
54. Federal Maritime Commission. URL: <https://www.fmc.gov/> (дата звернення: 30.11.2025)
55. FMC Licensing and Certification. URL: <https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/> (дата звернення: 30.11.2025)
56. FONASBA Document Download. URL: <https://www.fonasba.com/fonasba-document-download> (дата звернення: 30.11.2025)
57. FONASBA Documentation. URL: <https://www.fonasba.com/documentation> (дата звернення: 30.11.2025)
58. FONASBA Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents. URL: <https://www.fonasba.com/> (дата звернення: 30.11.2025)
59. FONASBA Quality Standard for Ship Agents and Brokers, 2007. URL: <https://www.fonasba.com/fonasba-initiatives/fonasba-quality-standard> (дата звернення: 30.11.2025)
60. FONASBA Standard port agency conditions 2007. URL: <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2012/02/STANDARD-PORT-AGENCY-CONDITIONS-2007-v.2.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)
61. FONASBA. Code of Conduct. URL: <https://www.fonasba.com/fonasba-member/code-of-conduct%20> (дата звернення: 30.11.2025)
62. FONASBA. Normal agency services summary, 2019. URL: <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2019/11/NORMAL-AGENCY->

SERVICES-SUMMARY-APPROVED-OCTOBER-2019.pdf (дата звернення: 30.11.2025)

63. Frankot, Edda. Medieval Maritime Law from Oléron to Wisby: Jurisdictions in the Law of the Sea. In: *Communities in European History: Representations, Jurisdictions, Conflicts*. Pisa University Press, 2007. 152 p. URL: https://www.academia.edu/73929503/Medieval_Maritime_Law_from_Ol%C3%A9ron_to_Wisby_Jurisdictions_in_the_Law_of_the_Sea (дата звернення: 30.11.2025)

64. Galayacht Agency Yacht Fuel Bunkering Services. URL: <https://galayachtagency.com/yacht-fuel-bunkering-services/> (дата звернення: 30.11.2025)

65. Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi (GABS). URL: <https://acente.uab.gov.tr/> (дата звернення: 30.11.2025)

66. Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik: Ulaştırma Bakanlığı Türkiye від 10.08.1993 №Khk/491. URL: <https://dekaspiilot.com/gemi-acenteleri-hakkinda-yonetmelik> (дата звернення: 30.11.2025)

67. General Agency Agreement. FONASBA, BIMCO, 2017. URL: <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2017/12/General-Agency-Agreement-final.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)

68. General Terms and Conditions for Ship Brokers in Germany. URL: <https://www.sk-schiffahrtskontor.de/documents/General-Terms-and-Conditions-for-ship-brokers-in-Germany.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)

69. Guidelines For Harmonized Communication And Electronic Exchange Of Operational Data For Port Calls: FAL.5/Circ.52, 2023. URL: <https://portcalloptimization.org/images/Guide%20for%20Operational%20Data%20Fal5Circ52.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)

70. Guidelines For Setting Up A Maritime Single Window: FAL.5/Circ.42/Rev.4, 2025. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/FAL.5-Circ.42-Rev.4.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)

71. Guidelines For The Use Of Electronic Certificates: FAL.5/Circ.39/Rev.2, 2016. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/FAL.5-Circ.39-Rev.2%20-%20Guidelines%20For%20The%20Use%20Of%20Electronic%20Certificates%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/FAL.5-Circ.39-Rev.2%20-%20Guidelines%20For%20The%20Use%20Of%20Electronic%20Certificates%20(Secretariat).pdf) (дата звернення: 30.11.2025)
72. Handelsgesetzbuch: German Commercial Code. URL: <https://dejure.org/gesetze/HGB> (дата звернення: 30.11.2025)
73. Ignjatović, M. Exercitor and Magister Navis in Roman Law. *Facta Universitatis, Series: Law and Politics*: Сербія, 2018, Vol. 3, P. 163-172. URL: <https://casopisi.junis.ni.ac.rs/index.php/FULawPol/article/view/4688/2820> (дата звернення: 30.11.2025)
74. IMO Online Training Material on Domestic Ferry Safety (China). URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/MSC%20108-10-1%20-%20Online%20training%20material%20on%20domestic%20ferry%20safety%20%28China%29.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)
75. International Code of Safety for High-Speed Craft (adopted in 2000), 2008 Edition. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7482d8e5274a7f9c586923/msis34_hsc_code_2000_2008_itos_rev1.01-full-2.pdf (дата звернення: 30.11.2025)
76. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), adopted in 1974 URL: [http://imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx) (дата звернення: 30.11.2025)
77. International Health Regulations adopted in 2005 URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU05398> (дата звернення: 30.11.2025)
78. International Maritime Organization, Domestic Ferry Safety. URL: <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/domestic-ferry-safety.aspx> (дата звернення: 30.11.2025)

79. Jyoti Bisbey. Public-Private Partnerships for Sustainable Port Development, 2019. 20 p. URL: http://unescap.org/sites/default/files/1.4%20PPP%20for%20sustainable%20port%20dev_Jyoti%20Bijbey_ESCAP.pdf (дата звернення 30.11.2025)
80. Les rôles d'Oléron. URL: <http://chapiteaux.free.fr/les%20roles.htm> (дата звернення: 30.11.2025)
81. List of certificates and documents required to be carried on board ships: FAL.2/Circ.133, 2022. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/FAL.2-Circ.133%20-%20List%20Of%20Certificates%20And%20Documents%20RequiredTo%20Be%20Carried%20On%20Board%20Ships,%202022%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/FAL.2-Circ.133%20-%20List%20Of%20Certificates%20And%20Documents%20RequiredTo%20Be%20Carried%20On%20Board%20Ships,%202022%20(Secretariat).pdf) (дата звернення: 30.11.2025)
82. Mare Nostrum: Meanings And Origin. *WordHistories*. URL: <https://wordhistories.net/2021/05/10/mare-nostrum/> (дата звернення 30.11.2025)
83. Maritime law. Britannica. URL: <https://www.britannica.com/topic/maritime-law#ref424601> (дата звернення: 30.11.2025)
84. MEPC.1/Circ.834 (Rev. 1). Guidelines for the collection and reporting of ship fuel oil consumption data (DCS Guidelines). International Maritime Organization. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/MEPC.1-Circ.834-Rev.1.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)
85. Minimum Standards for Ship Agents and Ship Brokers: Recommendation No. 45, UNECE, 2021. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2023-10/Rec45-ECE-TRADE-462E.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)
86. Ministry of Culture and Tourism Yacht Registration Form / Transit Log. URL: <https://www.ktb.gov.tr/EN-99343/yacht-registration-form-transit-log.html> (дата звернення: 30.11.2025)

87. MPA Singapore Digital Bunkering. URL: <https://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/marine-services/bunkering/digital-bunkering> (дата звернення: 30.11.2025)
88. MPA Singapore Mass Flow Meter for Bunkering. URL: <https://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/marine-services/bunkering/mass-flow-meter-for-bunkering> (дата звернення: 30.11.2025)
89. National Single Window, Germany. URL: <https://www.national-single-window.de/> (дата звернення: 30.11.2025)
90. Nautica Superyacht Agency Services. URL: <https://www.nautica.com.tr/en/superyacht-agency/services> (дата звернення: 30.11.2025)
91. Occupied Tourism: How have tourist numbers in Crimea changed? URL: <https://www.promoteukraine.org/occupied-tourism-how-have-tourist-numbers-in-crimea-changed> (дата звернення: 30.11.2025)
92. Ozgun Yachting Superyacht and Yacht Provisioning. URL: <https://ozgunyachting.com/superyacht-and-yacht-provisioning/> (дата звернення: 30.11.2025)
93. Reed, C. M. Maritime Traders in the Ancient Greek World. Cambridge University Press: Кембридж, 2003. URL: <https://bmcr.brynmawr.edu/2004/2004.07.22/?utm> (дата звернення: 30.11.2025)
94. Resolution MSC.518(105) Model regulations on domestic ferry safety, 2022. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MS.C.518%28105%29.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)
95. Scribes in Ancient Egypt. Africa. Facts & Details. URL: <https://africame.factsanddetails.com/article/entry-1110.html> (дата звернення: 30.11.2025)
96. Singapore Statutes Online Maritime and Port Authority Act (MSA 1995). URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act/MSA1995> (дата звернення: 30.11.2025)

97. Single Window Port Clearance. URL: <https://www.mpa.gov.sg/finance-e-services/digitalport@sg> (дата звернення 30.11.2025)
98. Sub-Agency Agreement. FONASBA, BIMCO. URL: <https://ru.scribd.com/document/236206718/Sub-Agency-Agreement> (дата звернення: 30.11.2025)
99. The IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business: IMO. URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/facilitation/pages/imocompendium.aspx> (дата звернення: 30.11.2025)
100. The Projects of Türkiye in the 2023 for Cruise Tourism. URL: https://www.researchgate.net/publication/372252319_The_Projects_of_Turkiye_in_the_2023_for_Cruise_Tourism_Turkiye_Turkey (дата звернення: 30.11.2025)
101. Tourism Research Kharkiv National Maritime University. URL: https://tgrs.khmnua.edu.ua/wp-content/uploads/sites/57/zbirnik_tourism_hnu-30.06.24-1.pdf (дата звернення: 30.11.2025)
102. Trade and international connections in ancient Egypt. WorldHistoryEdu. веб-сайт. 18.03.2025. URL: <https://worldhistoryedu.com/trade-and-international-connections-in-ancient-egypt/> (дата звернення: 30.11.2025)
103. Transportation Security Administration TWIC. URL: <https://www.tsa.gov/twic> (дата звернення: 30.11.2025)
104. Turkish Shipping & Shipowners' Association. URL: <https://www.turssa.org/en> (дата звернення: 30.11.2025)
105. U.S. Code, Title 19 Customs Duties (2011). URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2011-title19/html/USCODE-2011-title19.htm> (дата звернення: 30.11.2025)
106. U.S. Customs and Border Protection How to use ACE. URL: <https://www.cbp.gov/trade/automated/how-to-use-ace> (дата звернення: 30.11.2025)
107. U.S. Customs and Border Protection ICP052_3. URL: https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/icp052_3.pdf (дата звернення: 30.11.2025)

108. UAE leads the way to maritime. The Maritime Standard, 2024/25. 108 p.
URL: https://www.smm-hamburg.com/fileadmin/smm/2024/pdf/media-lounge/the_maritimestandard.pdf (дата звернення 30.11.2025)
109. UHDGM Yetki Belgeleri Hizmetleri. URL:
<https://uhdgm.uab.gov.tr/yetki-belgeleri-hizmetleri> (дата звернення: 30.11.2025)
110. US Coast Guard eNOAD User Guide. URL:
<https://enoad.nvmc.uscg.gov/include/eNOADUserGuide.pdf> (дата звернення: 30.11.2025)
111. US Coast Guard eNOAD. URL: <https://enoad.nvmc.uscg.gov/> (дата звернення: 30.11.2025)
112. Washington State Department of Transportation, Vessel Watch: MV Chelan. URL: https://wsdot.com/ferries/vesselwatch/vesseldetail.aspx?vessel_id=2 (дата звернення: 30.11.2025)
113. Who is the Gubernator? Ancient Ports & Antiques. URL:
<https://www.ancientportsantiques.com/ancient-ships/who-is-the-gubernator/?ut> (дата звернення: 30.11.2025)
114. Zentralverband Deutscher Schiffsmakler und Schiffsbagenten e.V. (ZVDS). URL: <https://www.zvds.de/> (дата звернення: 30.11.2025)