

DOI: 0.18372/2310-5461.61.18290

УДК: 656.078.15

О. Л. Дрожжин, канд. техн. наук, доцент
Одеський національний морський університет
orcid.org/0000-0002-9695-9296
e-mail: alexey.drozhzhyn@ukr.net;

Ю. О. Коскіна, докт. техн. наук, професор
Одеський національний морський університет
/orcid.org/0000-0002-3164-6504
e-mail: yuliia.koskina@ukr.net

МОДЕЛЮВАННЯ ПРОЦЕСУ АГЕНТСЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН

Вступ

Судновий агент займає центральне місце в усіх процедурах і операціях, які відбуваються із морським судном під час заходу в порт, і виконує функції з організації, нагляду і координації усіх аспектів, які пов'язані із суднозаходом: від планування постановки в порту і до завершення усіх взаєморозрахунків між агентом і принципалом (судновласником), які часто відбуваються вже після того, як судно покинуло порт. Таким чином судновий агент є єдиним інформаційним і фінансовим каналом, який допомагає встановити зв'язок між судном та берегом. Крім того, як судновласник, так і капітан не можуть бути обізнаними в правилах і процедурах кожного окремого порту. Виходячи із зазначеного вище, наявність суднового агента в кожному конкретному порту заходу судна є не тільки бажаною для судновласника, але й необхідною умовою забезпечення обслуговування судна.

Аналіз досліджень і публікацій

Внаслідок багатоплановості аспектів, яке в результаті своїх договірних обов'язків несе судновий агент, наукові публікації на тему морського агентування можуть мати відношення до різноманітних галузей знань, чи знаходяться на перетині певних сфер науки. Загальним питанням діяльності агентів присвячені монографії [1–4]. Так, роботи [5–8] стосуються економіко-фінансових питань агентування, [9–11] висвітлюють проблеми в юридично-правовій площині.

Оскільки роль, обов'язки і права судових агентів є неочевидними не тільки для транспортників, які займаються іншими видами транспорту, але і для тих, хто займається окремими проблемами морського судноплавства, вважаємо за необхідне позначити межі проблематики в контексті даної роботи. Оскільки суднове агентування відбувається в межах певного одного порту, частина авторів [1; 12] вказує їх. безпосередньо

як «суднового агента» – за об'єктом послуг, а інші [2–4] «портовий агент» за географією тих самих послуг, які надаються судну. Законодавство України [13], а також деякі автори [14] визначають їх безпосередньо як «суднового агента» – за об'єктом послуг, а інші – «портовий агент» за географією тих послуг, які надаються судну. Так, ст. 116 Кодексу торговельного мореплавства України, визначає, що «у морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства». Надалі вказаний документ фіксує коло прав та обов'язків морського агента, серед яких, зокрема: виконання формальностей, дій та операцій, які пов'язані із приходом судна до порту, його перебуванням у порту та відходом; сприяння капітану у встановленні та підтримці протягом періоду стоянки судна у порту контактів зі службами порту, місцевими органами державної виконавчої влади, що наразі влучно відображує світову практику агентської діяльності з обслуговування суден трампового судноплавства. Аналогічним за сутністю є визначення морського агента у [15]: морський агент – суб'єкт господарювання, який відповідно до договору морського агентування діє від імені та за дорученням судновласника як постійний представник судновласника та за винагороду надає послуги в галузі торговельного мореплавства», хоча у згаданому документі його роль прописана лише як особи, яка у певних ситуаціях транспортного обслуговування вантажу замінює та/або уособлює морського перевізника.

В контексті цієї статті під судовим агентом ми розуміємо сторону, яка представляє власника судна (принципала) у порту. За наявності відповідних вказівок агент несе відповідальність перед принципалом за організацію постановки судна до причалу, надання усіх відповідних порто-

вих та інших послуг, дотримання вимог капітана та екіпажу, проходження судном портових та інших формальностей [12].

Перелік функцій, які реалізуються агентом як представником інтересів судна у порту, є доволі широким, а від якості їх виконання залежить ефективність як його власної виробничої діяльності, так і у певному сенсі – виконання судном рейсу загалом. Необхідність залучення (для реалізації своєї роботи та надання судну відповідних послуг) значної кількості третіх осіб, які мають відношення до процесу перевезення судном вантажу, складовою якого власне і є знаходження судна у порту під вантажними роботами, а також оформлення численних документів (що є чи не основною частиною роботи агента) вимагають чіткої координації у часі окремих складових агентського обслуговування судна у порту – недостатнім є лише перелік тих послуг, які надаються агентом.

Об'єктом розгляду цієї роботи є агентське обслуговування суден у порту, предметом – процеси та операції, які становлять основу діяльності агента. Сукупність таких процесів є взаємозалежною та взаємообумовленою, до того ж характеризується необхідністю залучення широкого кола інших осіб, установ і організацій, без яких наразі неможливо реалізувати обслуговування судна у порту. Вимога чіткої їх координації у часі разом із необхідністю прийняття оперативних рішень обумовлюють необхідність формалізації процесу агентського обслуговування судна у порту. Формалізований опис окремих складових агентського обслуговування судна у порту із визначенням причинно-наслідкових зв'язків між окремими його етапами покладено за мету цієї статті, а досягнення поставленої мети сприяє цифровізації судноплавства, зокрема з у галузі суднового агентування, адже пришвидшує реалізацію окремих процедур, операцій та дій, мінімізуючи при цьому ризики, які можуть виникнути внаслідок затримок і простоїв судна в порту.

Постановка проблеми

Основною ідеєю представленого дослідження є встановлення взаємозв'язку між сервісною діяльністю компанії з суднового агентування і виробничими операціями і процесами, які відповідають основним етапам морського рейсу. Оскільки якість агентського обслуговування судна суттєво впливає на вірогідність виникнення невиконаних простоїв, і як наслідок – непередбачуваних витрат, на розв'язання проблеми було формалізовано роботу агента відповідно до логіки процесів, яка враховує причинно-наслідкові зв'язки між

операціями агентського обслуговування судна в умовах часу.

Оснований матеріал

Через специфіку морського судноплавства часто укладання договору про суднове агентування провадиться шляхом обміну телексами-номінаціями або листами між судновласником і агентом. ВУ більшості випадків, якщо тільки взаємовідносини між судновласником і агентом не регулюються генеральною угодою з конкретним судновим агентом, судновласник замовляє У декількох агентських компаній проформи попередніх дисбурсментських рахунків (*DA, disbursement account*). Ці розрахунки ведуться на базі даних про судно, і враховують всі прогнозовані витрати, пов'язані із суднозаходом. Враховуючи репутацію агентської компанії, і на основі отриманих даних за очікуваними витратами, судновласник номінує певну агентську компанію.

За хронологією агентське обслуговування реалізується трьома послідовними етапами (рис. 1): робота агента до суднозаходу; робота під час перебування судна в порту; робота після відходу судна.

Робота суднового агента починається задовго до прибуття судна в морський порт. Оскільки різні порти світу мають різні звичаї, правила і регламенти обслуговування морських суден, кожен судно-захід зумовлює призначення окремого суднового агента. Тим не менш, агентське обслуговування судна почнеться лише після відповідної номінації судновласника та її підтвердження агентом (вважатимемо, враховуючи незначний проміжок часу, що ці події відбуваються одночасно):

$$G(\neg t_n \Rightarrow \neg p_a),$$

де G – темпоральний оператор (від англ. *Globally* – глобально); t_n – номінація судновласником агента та її підтвердження агентом; p_a – процес агентського обслуговування судна.

На підтвердження номінації та акцепту її агентом між ним і судновласником укладається договір на надання агентських послуг (*agency agreement*).

Кожна з названих складових роботи агента має свої моменти початку та закінчення, які можуть бути зафіксовані певними подіями:

$$p'_a \in [t_n, t_{pc_n}],$$

де p'_a – робота агента, як виконується ним до судно-заходу; t_n – номінація судновласником агента та підтвердження номінації агентом; p_{pc_n} – кларування судна на приход;

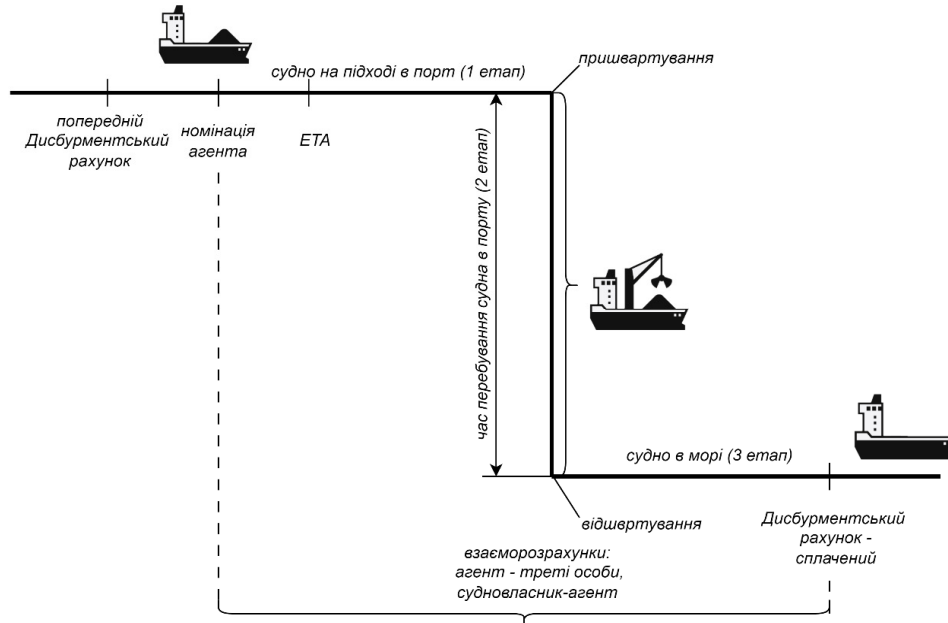


Рис. 1. Основні етапи роботи суднового агента

$$p_a^n \in [t_{врп}; t_{рс}],$$

де p_a^n – агентське обслуговування судна під час його перебування в порту; $t_{врп}$ – початок вантажних робіт; $t_{рс}$ – кларирування судна на відход; t_p – розрахунки між судновласником і агентом щодо наданих послуг;

$$p_a'' \in [t_{швв}; t_p],$$

де p_a'' – агентське обслуговування відходу судна; $t_{швв}$ – відшвартування судна.

Таким чином,

$$(p_a' \Rightarrow p_a^n \Rightarrow p_a'') \in p_a, \quad p_a \in [t_n; t_p].$$

Реалізація та виконання агентом наступного з виділених етапів обслуговування судна неможливо без виконання попереднього:

$$G(-p_a' \Rightarrow -p_a^n \Rightarrow p_a''),$$

чим власне і обумовлена їх взаємозалежність та єдність процесу загалом.

Перший етап пов'язаний з виконанням агентом функцій, які необхідні для отримання дозволу на судно-захід, і у морському бізнесі відомий під назвою «кларирування» суднозаходу. На практиці ці функції зводяться до оформлення документів, які пов'язані із виконанням митних, санітарних, прикордонних та інших формальностей та операцій для забезпечення можливості вільного спілкування судна із берегом та виконання вантажних робіт – процесу, заради якого

судно власне і прибуло до порту. Для реалізації процедури кларирування за замовленням агента до відповідних служб, які опікуються контрольними заходами та дозвільними процедурами, формується так звана «комісія» з їх представників.

Виконання кларирування передую повідомлення агентом всіх зацікавлених осіб, які задіяні в перевезенні, про очікувану дату прибуття судна (ETA, estimated date of arrival), і в першу чергу – портових контролюючих органів, службу капітана морського порту (PA, port authority), транспортно-експедиторська контора порту, сюрвейерську компанію. Якщо це можливо агент – узгоджує з відправником вантажу або вантажоодержувачем порядок обробки судна.

Важливим документом на цьому етапі роботи агента є ETA нотіс, який агент отримує від судновласника протягом періоду часу руху судна до порта. ETA є складовою звіту, яка перед приходом судна подається до PA через морського агента, і містить:

- назву, позивний сигнал і прапор судна;
- тип і рік побудови судна, ідентифікаційний номер ІМО та номер ідентифікатора Морської Рухомої Служби (MMSI);
- встановлений на судні рівень охорони згідно з вимогами Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів (ISPS);
- найменування/прізвище, ім'я судновласника;
- порт виходу (попередній порт заходу);
- назви 10 останніх портів, до яких заходило судно;
- термінал призначення;
- найбільшу довжину та ширину судна;

- висоту борту судна;
- фактичну осадку судна носом і кормою;
- вантаж та його кількість;
- кількість на борту пасажирів і членів екіпажу;
- вантажопідйомність судна, дедвейт, кількість і об'єм трюмів, наявність і кількість твіндеків;
- найменування/прізвище, ім'я морського агента;
- потребу в бункері, прісній воді, постачанні тощо;
- заявку на портові послуги;
- очікуваний час прибуття до порту (*ETA*) призначення або лоцманської станції, як вимагається РА порту заходу судна;
- заходи, передбачені в порту заходу або на якірній стоянці порту заходу;
- заплановані обов'язкові перевірки, а також основні роботи з технічного обслуговування та ремонту, що мають бути виконані під час перебування у порту;
- дату останньої перевірки інспекцією контролю держави порту, проведеної в рамках Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні [16];

– дату останньої перевірки інспекцією контролю держави прапора (для суден під Державним прапором України);

- морські протести (за наявності).

Звісно, що *ETA* може і має регулярно по уточнюватися капітаном, і через агента щоденно надається в диспетчерську службу РА.

Диспетчерська служба призначає попередній час запланованого швартування (*ETB, estimate time of birthing*), номер причалу, порт швартовки, інформацію змінно-добового плану порту щодо відведення бригад і перевантажувальної техніки.

Отже, перший етап роботи агента, який починається, як зазначено вище, із номінацією його судовласником на надання необхідного комплексу послуг, та закінчується проходженням судном кларування, є безперервним, а ключовими точками на ньому є подання *ETA*-нотісів (особливо – *final ETA notice*, яким фіксується точна дата та час прибуття судна до порту):

$$t_n | = p_a \cup p_a^n \equiv (\exists t_{pc_n} \geq t_n) : (t_{pc_n} | = p_a^n \wedge (\forall t_{ETA} : t_n \leq t_{ETA} < t_{pc_n}) : t_{ETA} | = p_a^n)$$

де t_{ETA} – подання фінального *ETA*-нотісу.

Не пізніше встановленого терміну (звичайно до 2–4 години) після висадки лоцмана на судно, для оформлення судна комісією контролюючих державних органів, агент замовляє її представників: митні органи, держприкордонна служба, карантин рослин, представників державного санітарного нагляду, державної ветеринарної інспекції, головної державної інспекції з карантину рослин України. Отже, формування так званої «комісії» може бути лише після подання фінального *ETA*-нотісу.

$$G[t_{ETA} \Rightarrow t'_{pc_n}],$$

де t'_{pc_n} – замовлення агентом комісія з оформлення приходу судна до порту.

Метою кларування є важлива морська процедура – отримання судном «вільної практики» (*FP, free pratique*) – дозволу РА на вільне сполучення судна з берегом та провадження комерційних операцій. Такий дозвіл надається після проходження формальностей судном, які закінчуються виконанням дозволу санітарного нагляду, і є важливою умовою готовності судна до вантажних операцій [17]. Ненадання вільної практики може спричинити анулювання договору фрахтування. Зазначимо, що відповідно до міжнародних правил, до яких Україна приєдналася 15.06.2007 [23], судно має право на отримання Свідоцтва про звільнення судна від санітарного контролю.

Санітарний огляд суден призначається за попереднього погодження з Держсанепідслужбою України та виключно у разі отримання:

- інформації від капітанів суден або адміністрації порту про наявність серед членів екіпажів чи пасажирів хворих осіб та/або осіб, стосовно яких є підозра на інфекційну хворобу, що має міжнародне значення, або про наявність переносників хвороби;
- подання від посадової особи митного органу, що визначає вид (види) державного контролю та форму його проведення, щодо здійснення медичного (санітарного огляду) суден;
- звернення капітана судна про видачу Суднових санітарних свідоцтв.

Власне процедура кларування не розглядається у цій роботі як окремий процес – лише як складова роботи агента як операція, яка фактично не виконується нам, наразі саме до його функцій входить її організація. Фізично вона може відбуватися як під час знаходження судна на рейді (до безпосередньої постановки судна до причалу), так і на ошвартованому біля причалу судні. Тим не менш,

$$G\left(\neg\left(\left(t_{k_n} > t_{шв_n}\right) \vee \left(t_{k_n} < t_{шв_n}\right)\right)\right) \Rightarrow \neg t_{FP} \Rightarrow \neg p_a^n,$$

де t_{k_n} – огляд судна «комісією» із його прибуттям до порту; $t_{шв_n}$ – швартування судна до причалу; t_{FP} – отримання судном вільної практики.

При чому фінальна згода має бути надана представником екологічної служби порту – саме його рішення є ключовим:

$$G(\neg t_{ек} \Rightarrow \neg t_{FP}),$$

де $t_{ек}$ – надання дозволу Державною екологічною службою на вільне сполучення судна з берегом та провадження комерційних операцій.

Кларирування судна на приход може відбуватися до або після швартування судна, залежно від відповідних домовленостей, але початок вантажних робіт можливий лише після отримання судном «вільної практики»:

$$G(\neg p_{pc_n} \Rightarrow \neg((t_{FP} < t_{шв_n}) \vee (t_{FP} > t_{шв_n}))) \forall t_{FP} = Ft_{вр_n}.$$

Процедура отримання вільної практики наразі триває короткий період часу – відповідно до Типової технологічної схеми [18]. Фактично:

$$t_{FP} \equiv t_{вр_n}.$$

Відповідно до [18] дозвіл на вільну практику може бути отримано без безпосередньої участі комісії: «вільна практика – заходження судна закордонного плавання в порт та початок вантажних операцій без участі комісії на борту судна за рішенням уповноважених здійснювати відпо-

$$t_{вр_n} \mid = p_a^n \cup p_a'' \equiv (\exists t_{вр_k} \geq t_{вр_n}) : (t_{вр_k} \mid = p_a^n \wedge (\forall t_{зв} : t_{вр_n} \leq t_{зв} < t_{вр_k}) : t_{зв} \mid = p_{вр})$$

де $t_{зв}$ – надання судновласнику звіту щодо ходу виконання вантажних робіт.

Хронологія виконання вантажних робіт разом із усіма іншими подіями, які відбуваються із судном у порту (зняття мусору, бункерування тощо) фіксується у statement of facts (*SoF*). Вкрай важливим є точність подій, відображених у statement of facts (у їх хронологічній послідовності, зокрема) та прозорість його складання, адже саме цей документ може використовуватися у вирішенні судових спорів, забезпечуючи прозорість і точність подій. Формою, яка частіше за інші використовується на практиці, є *Standart Statement of Facts*, розроблена *BIMCO* і *FONASBA* [21].

SoF підписується як представником судновласника (капітаном судна), так і представником фрахтувальника (вантажовласника). При виявленні невідповідностей представники сторін наполягають на внесенні в цей документ коректних відомостей, або фіксують у ньому зауваження під час підписання з посиланням на відповідні інші документи (судновий журнал, довідку метеослужби тощо). Важливість уваги до *SoF* пояснюється тим, що він є базовим документом для

відний контроль державних органів, що приймається на підставі відомостей, отриманих до прибуття судна, відповідно до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. [12]. Пілотним в отриманні вільної практики через модуль ІСПС (інформаційна система портового співтовариства) був порт Южний. Нововведення дозволило скоротити час непродуктивного простою в середньому по судну більш ніж на 2 год [26].

FP фіксує юридичну готовність судна до вантажних операцій (як і відсутність митних, карантинних обмежень тощо). Слід зазначити, що прибуття судна в належне місце та належний час, але неготовність його до проведення вантажних операцій означає порушення чартер-партії і є підставою для його канцелювання. Фактичний початок вантажних робіт пов'язують із поданням капітаном фрахтувальнику *Notісу* про готовність до вантажних робіт (*NOR, notice of readiness*), а умови його подання вказані у чартер-партії та наразі не є відповідальністю агента.

Виконання вантажних робіт не відноситься до обов'язків агента та не є його компетенцією, наразі під час стоянки у причалі агент забезпечує оперативний контроль за ходом вантажних операцій на судні, щоденно звітуючи судновласнику:

складання зокрема таймшиту (*TS, time-sheet*) – документу, який обліковує стоянковий час і складається, за дорученням судновласника, агентом та містить наступну інформацію:

- назву судна;
- час його прибуття у порт;
- дату та годину вручення *NOR* капітаном;
- дату та годину прийняття *NOR* фрахтувальниками або їх агентами;
- час початку завантаження-розвантаження;
- час початку обліку сталійного часу (згідно з умовами чартер-партії);
- щоденний облік часу стоянки судна у хронологічному порядку;
- сталійний час (за чартер-партією);
- час на користь судновласника або фрахтувальника (вантажодержувача), виходячи з якого визначають відповідно суму демереджу чи діспачу.

Саме *SoF* є підставою для складання таймшиту:

$$G[p_{SoF} \Rightarrow p_{TS}],$$

де p_{SoF} – складання statement of facts; p_{TS} – складання тайм-шиту.

Аналогічно до *statement of facts TS* підписують капітан судна та фрахтувальники або їх агенти із завершенням вантажних операцій.

Під час стоянки судна в порту робота агента не обмежена фіксацією подій, пов'язаних з вантажними операціями. Судновий агент вирішує питання з вирішення надзвичайних ситуацій: пожежа/вибух на судні під час стоянки в порту, розлив нафти і нафтопродуктів, крадіжка/втрата документів іноземними моряками, смерть іноземних членів екіпажу, вбивство іноземних членів екіпажу на порту іноземного судна, відправлення тіл загиблих (померлих) тощо. Також агенти задіяні в процедурах затримання судна, заборони на вихід з порту, арешту суден. Непоодиноким є залучення агента до постачальницьких функцій: замовлення питної і технічної води, провізії, буксування паливом, а також в організації здачі брудного баласту, знаття сміття, відходів л'яльних вод, дегазації, фумігації, наданні послуг зв'язку чи поштових послуг.

Оформлення судно-виходу є однією з найважливіших операцій, яка реалізується судовласником за допомогою агента.

Аналогічно до оформлення прибуття судна до порту, дозвіл на відхід судна з порту надається представниками уповноважених органів влади, нагляду та контролю – «комісією». Її формуванням агент має почати опікуватися завчасно, до завершення вантажних робіт. Власне процедура port clearance на відхід у певному сенсі аналогічна до тієї самої процедури на прибуття судна.

Незважаючи на те, що формування комісії на відхід судна має бути виконано заздалегідь, до закінчення вантажних робіт, так само, як і більшість документів мають бути підготовлені завчасно, тим не менш, отримати дозвіл на вихід судна у море неможливо раніше фактичного закінчення вантажних робіт:

$$G[t_{\text{впк}} \Rightarrow t_{\text{пс}}].$$

Інтервал часу між ними, як правило, незначний, враховуючи, що, як вказано вище, більшість процедур та операцій, пов'язаних із отриманням судном дозволу на відхід з порту, відбуваються та готуються заздалегідь:

$$[t_{\text{впк}}; t_{\text{пс}}] \rightarrow 0,$$

що фактично означає:

$$t_{\text{впк}} \equiv t_{\text{пс}}.$$

У разі призначення санітарного огляду і виявлення зауважень санітарного лікаря при підході судна, агент подає в санітарну службу звіт про виконання усіх вимог, які встановлені Законо-

давством [22; 23]. Санітарний лікар надає остаточну згоду про те, що вихід у море дозволений.

Надалі агент інформує Капітанію порту (*HM, Harbour Master*) про необхідність огляду судна у зв'язку із завершенням вантажних робіт. Це сповіщення має надійти від агента не менш ніж за 6 годин до запланованого судно-виходу.

Далі в екологічну інспекцію подається екологічна декларація, про те, що протягом перебування судна в порту порушень екологічних правил не відбувалося.

Судно-вихід оформляється НМ приблизно за 2–3 години до запланованого судно-виходу з порту за фактом здійснення вже усіх необхідних процедур РА та усіма службами, які задіяні в контролі. Присутність інспектора НМ оформленні судно-виходу на судні є обов'язковою.

Дозвіл на судно-вихід отримується за результатами роботи комісії, сформованої, за аналогією до формування комісії на оформлення прибуття судна, з представників державних органів контролю та нагляду:

$$G[t_{\text{зс}} \Rightarrow Ft_{\text{PCC}}],$$

де t_{PCC} – отримання судном дозволу на вихід – port clearance certificate (PCC), для чого капітан надає інспектору НМ наступні документи:

- *General declaration* (загальна декларація, примітка проставляється у віконці “*Departure*”);
- *IMO Crew List* (суднова роль, з відміткою “*Departure*”)
- Кваліфікаційні свідоцтва на кожну особу екіпажу судна;
- *IMO Passenger List* (список пасажирів з відміткою “*Departure*”);
- *Cargo Plan copy* (копія вантажного плану судна);
- схема розміщення вантажу – у випадку завантаження вантажів, які потребують кріплення (можуть бути надані в електронному вигляді);
- розрахунок остійності та повздовжньої міцності корпусу судна протягом усього рейсу.

Начальник зміни служби НМ фіксує право на вихід відповідною позначкою, яка проставляється на судновій ролі. PCC є дійсним протягом 24 годин – це означає, що протягом самого цього проміжку часу судно має залишити порт. Якщо з будь-яких причин судно затримано в порту понад установлений строк (24 години), капітан судна зобов'язаний сповістити про це Службу і повторно оформити вихід.

Порядок розрахунків між агентом судовласником ґрунтується на договорі надання агентських послуг, при чому фактично фінансова система агентського обслуговування судна передбачає

також і фінансові відносини агента із морськими портами та іншими підприємствами, установами, організаціями від власного імені. Внаслідок віддаленості судновласника від порту, де відбувається оперативне обслуговування суден, з метою запобігання простою, морський агент має укладені договори з названими організаціями та службами на надання необхідних послуг/проведення необхідних процедур. Відповідно, судовий агент набуває фінансових зобов'язань перед ними за надані судну послуги, наразі не будучи при цьому їх безпосереднім споживачем – адже за фактом послуги надаються судну. Фактично, агент здійснює оплату сервісів від третіх сторін за запитом капітана судна, що підтверджується його печаткою. Судновласник компенсує агенту його витрати – сплачуючи виставлений агентом дисбурсментський рахунок.

Слід зазначити, що розрахунки на рівні «агент-судновласник» можуть відбуватися протягом усього процесу агентського обслуговування судна. Так, вже після отримання від капітана судна інформації про очікуваний підхід (ETA), тобто на початку процесу агентського обслуговування, агент має право вимагати від судновласника покриття портових зборів та інших витрат, які пов'язані із заходом судна. Аналогічно – за виконання агентом певних вимог капітана матеріального характеру (шипчандлерські сервіси, наприклад, до яких, як вказано раніше, дуже часто залучаються агенти); також платня може здійснюватися капітаном (готівкою, зокрема) відразу ж після виконання таких вимог. За запитом принципала агент направляє судновласнику усі копії рахунків за витратами.

Наразі підставою для кінцевого розрахунку між агентом і судновласником є оригінал остаточного DA, який відправляється судновласникові протягом 30 діб після того як судно залишило порт. За запитом принципала агент направляє судновласнику усі копії рахунків за витратами.

Висновки

Формалізація процесу агентського обслуговування судна у порту, як основний вид діяльності судових агентів, та окремих його складових у їх взаємній обумовленості та взаємному зв'язку з урахуванням фактору часу представлено із використанням апарату темпоральної логіки. Структуризація процесів та встановлення їх причинно-наслідкових зв'язків є основою для вирішення окремих задач їх моделювання, оптимізації та підвищення ефективності як роботи судового агента, так і виконання судном рейсу.

ЛІТЕРАТУРА

- [1] Collins M., Schiels K., & Skoufalos P. (2013) Ship Agency. A Guide to Tramp Ship Agency Practice. Witherby. 134 p.
- [2] Denholm, J. S. (2022). Port agency. Institute of Chartered Shipbrokers. 248 p.
- [3] Lansdale, A. (2013) Port Agency. Institute of Chartered Shipbrokers. 210 p.
- [4] Latache, M. (1998). Port agency. Witherby. P. 198.
- [5] Assimenos, N. (2017). Commercial operations management. Shipping Operations Management, P. 47–71.
- [6] Pramesti, B. R. A., & Putri, S. Y. (2023, October). Optimizing Cash Disbursement Procedures through Accounting Information Systems in a Shipping Services Company. In Proceedings of International Conference on Economics Business and Government Challenges, (Vol. 6, No. 1, pp. 220–226).
- [7] Brudney, V. (1985). Corporate governance, agency costs, and the rhetoric of contract. Columbia Law Review, pp. 1403–1444.
- [8] Lie, E. (2000). Excess funds and agency problems: an empirical study of incremental cash disbursements. The Review of Financial Studies, 13(1). P. 219–248.
- [9] Tsimplis, M. (2020). The liabilities of the vessel. In Maritime Law. Informa Law from Routledge. pp. 246–333
- [10] Callaway, F. H. (1989). Maritime Liens and Claims. MLANZ Journal, 6, 15.
- [11] Reeder, C. (1990). Maritime Lien Status for Unpaid Hull or Liability Insurance Premiums: Whether the Nonpayment of Hull and Protection and Indemnity Insurance Premiums Should Create a United States Maritime Lien Against the Insured Vessel in Favor of The Insurer. Tul. Mar. LJ, 15, 285.
- [12] International Maritime Organization, Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, 2017 edition (IMO FAL)
- [13] Кодекс торговельного мореплавства України. Електронний ресурс. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 25.10.2023)
- [14] Аверочкіна Т. В. Щодо визначення поняття «вільна практика» для суден в морських портах України. Lex portus. 2017. № 1. С. 189–199. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/LP_2017_1_19
- [15] Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України. Електронний ресурс. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1401-13?find=1&text=%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9+%D0%B0%D0%B3%D0%B5%D0%BD%D1%82#w1> (дата звернення 25.01.2024)

- [16] Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту в Чорноморському регіоні від 26 квітня 2021 № 72/15-612-27050 (офіційний переклад українською мовою). https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/international-activities/VcMou_2021.pdf (дата звернення 25.01.2024)
- [17] Jones, D. T. (2011). International Health Regulations. In Handbook of Nautical Medicine (pp. 310–315). Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg.
- [18] Типова технологічна схема пропуску через державний кордон автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними. Постанова Кабінету Міністрів України від 24 грудня 2003 р. N 1989.
- [19] Звіт звичаїв морського порту Південний. Видано на підставі наказу ДП АМПУ № 91 від 25.05.2015 р. <https://uccs.org.ua/uploads/files/5931538d090da.pdf>
- [20] Мельников М. Відповідальність за простій судна. Транспорт і Логістика. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/ship_delay_responsibility/ (дата звернення 28.01.2024).
- [21] BIMCO. Sample copy of Standard Statement of Facts. <https://www.bimco.org/Contracts-and-clauses/BIMCO-Contracts/Standard-Statement-of-Facts#> (access data 25.01.2024).
- [22] Наказ Державної санітарно-епідеміологічної служби України «Про організацію санітарного контролю суден у портах» від 19.02.2016 № 18.
- [23] International Health Regulations (2005) – Third edition. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/246107/9789241580496-eng.pdf?sequence=1> (access data 25.01.2024)
- [24] Latache, M. (1998). Port Agency. London: Witherby Publishers.
- [25] Standart Statement of Facts. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/standard-statement-of-facts> (access data 25.01.2024)
- [26] В адміністрації морського порту «Південний» презентували перший модуль ІСПС – «вільна практика». *Транспорт*. № 39 (830) від 01.10.2014.

Дрожжин О. Л., Коскіна Ю. О.

МОДЕЛЮВАННЯ ПРОЦЕСУ АГЕНТСЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН

У статті розглянуто процес роботи морського агента – надання комплексу послуг з представництва та забезпечення дотримання інтересів судна, яке знаходиться у морському порту, з метою завантаження/розвантаження вантажу та/або із іншими цілями. Агенти організують і координують прибуття, стоянку та вихід суден з морського порту. У статті агентське обслуговування суден у морських портах подано у вигляді трьох етапів роботи морського агента – операції, які від реалізує до приходу судна у порт, під час знаходження судна у порту та після його відходу. Визначено події, які фіксують початок та кінець кожного етапу. Процес агентського обслуговування є складним через велику кількість третіх сторін, які залучаються до виконання процедур і формальностей, що дозволяють судну здійснити судно-захід та судно-вихід. Такий процес супроводжується оформленням низки документів, які має виконати агент для інформування всіх зацікавлених сторін. Основний час перебування суден у порту займає обробка вантажів – операції з навантаження або розвантаження. Протягом цього періоду агентське обслуговування включає безперервний контроль за перевалкою вантажів із врахуванням інтересів судновласника. Окремі етапи процесу, покладеного до розгляду, формалізовано у їх взаємній залежності та взаємній обумовленості із використанням апарату темпоральної логіки. Чітка їх координація у часі забезпечує координованість процесу загалом, адже лише своєчасність та правильність кожного етапу процесу агентського обслуговування та його завершеність дозволяють почати наступний етап. Представлений процес був формалізований за допомогою операторів темпоральної логіки, які можуть встановлювати причинно-наслідкові зв'язки між етапами та забезпечувати безперервність процесу та взаємозв'язок самих етапів. Визначено набір документів, необхідних для початку, виконання та завершення кожного з етапів. Деякі з документів є зовнішніми для судового агента, деякі видаються безпосередньо ним, але кожен з них є ключовим в реалізації певних операцій в процесі агентського обслуговування.

Ключові слова: агентування суден, морське судно, порт, судноплавство, трампове судноплавство.

Drozhzhyn O., Koskina Yu.

SIMULATION OF SEA SHIPS AGENCY SERVICE PROCESS

The paper searches the work process of a ship agent - providing a set of representation services and ensuring compliance with the interests of a vessel located in a sea port for the purpose of loading/discharging of cargo and/or for other purposes. Agents organize and coordinate the arrival, staying and departure of vessels from the seaport. In the paper, the agency service of ships in sea ports is presented as one consisting of three stages of the work of a ship agent - operations that are carried out before the arrival of the vessel in the port, during the stay of the vessel in the port and after her departure. The events that fixed the beginning and end of each stage are defined. The agency service process is rather complex due to the large number of third parties to be involved in the procedures and formalities that allow a vessel to arrive in the port and depart. Such a process is accompanied by the issuing of a number of documents that the agent must fill in in order to inform all interested parties. The main time of the vessels' stay in the port are cargo handling - loading and discharging operations. During this period, agency service includes non-stop control of cargo handling.

ding, considering the interests of the shipowner. The three stages of the process under consideration are formalized in their mutual dependence and mutual conditioning using the apparatus of temporal logic. Their clear coordination in time ensures the coordination of the process in general, because only the timeliness and correctness of each stage of the agency service process and its completion allow the next stage to begin. The presented process was formalized with the help of temporal logic operators, which can establish cause-and-effect relationships between the stages and ensure the continuity of the process and the interconnection of the stages themselves. A set of documents necessary for the start, execution and completion of each of the stages has been defined. Some of the documents are external to the ship agent, some are issued directly by him, but each of them is key in the implementation of certain operations in the process of agency service.

Keywords: ship agency, sea vessel, port, shipping, tramp shipping.

Стаття надійшла до редакції 19.02.2024 р.
Прийнято до друку 22.03.2024 р.