**Введение**

Актуальность темы исследования. – Объективным фактором развития общества является научно-технический прогресс, следствием которого становится стремительное развитие и постоянное совершенствование самодвижущихся механических средств перевозки (передвижения) граждан, грузов, багажа вкупе со всем комплексом обслуживающей инфраструктуры, которая является неотъемлемой частью транспортных перевозок.

Непрерывное развитие экономики и экономических связей в контексте мировой глобализации обуславливает постоянно растущий трафик транспортных перевозок и серьезную заинтересованность субъектов данных общественных отношений в прозрачном и отлаженном правовом регулировании, учитывающем непрерывную динамику, всю совокупность изменений.

Таким образом, нарастающая организация транспортных перевозок и обслуживающих их видов деятельности становится объективным и существенным, распространенным объектом общественных отношений.

Помимо договоров непосредственно связанных с перевозкой груза и направленных на его обеспечение, в сфере транспортных правоотношений находит применение большое число других договоров о возмездном оказании услуг, так или иначе связанных с транспортным процессом, которые, однако, не преследуют цели обеспечения перевозки конкретной партии груза. Скорее эта цель достигается (если речь идет о транспортировке груза) косвенным образом, является одним из результатов оказания соответствующей услуги. К подобным договорам относится договор морского агентирования, изучению которого посвящена данная работа.

Целью курсовой работы является выявление существующей проблематики морского агентирования и анализ состояния законодательства, регулирующего данную область общественных отношений. Формирование на изученном материале системного вывода и представления по данной теме.

В соответствии с поставленной целью для настоящей курсовой работы определяются следующие задачи:

* дать характеристику морскому агентированию, определить его специфику и сущность;
* рассмотреть структуру и правовой режим договора морского агентирования;
* выявить существующую проблематику в данной области общественных отношений.

Предметом и нормативной основой настоящей курсовой работы является законодательство и правоприменительная практика РФ и иностранных государств, доктринальные воззрения (монографии специалистов), действующие международные договоры и проекты таких договоров, относящиеся к области регулирования правоотношений в области морского агентирования.

Объектом исследования является договор морского агентирования, а также теории его правового режима.

Методологические и теоретические основы курсовой работы (исследования) составляют логический, аналитический, исторический, системно-правовой и сравнительно-правовой методы.

В работе использовались категории транспортного права, гражданского материального и гражданского процессуального права.

Работа строится на общем анализе теоретического материала и подчинена логике правоприменительного процесса.

**1. Агентирование в сфере морского транспорта**

**1.1 Договор морского агентирования и агентский договор**

По договору морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории (ст. 232 КТМ). В КТМ указанному договору посвящена отдельная глава (глава XIII «Договор морского агентирования»), включающая в себя восемь статей (ст. 232 – 239), содержащих целый свод правил о договоре морского агентирования.

Как известно, в Гражданском Кодексе РФ (глава 52) среди самостоятельных гражданско-правовых договоров выделен агентский договор, по которому одна сторона (агент) обязуется за вознаграждение совершать по поручению другой стороны (принципала) юридические и иные действия от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала. При этом по сделке, совершенной агентом с третьим лицом от своего имени и за счет принципала, приобретает права и становится обязанным агент, хотя бы принципал и был назван в сделке или вступил с третьим лицом в непосредственные отношения по исполнению сделки; по сделке, совершенной агентом с третьим лицом от имени и за счет принципала, права и обязанности возникают непосредственно у принципала (п. 1 ст. 1005 ГК).

Несомненное сходство указанных договорных правоотношений ставит на первое место проблему определения соотношения этих договоров: договора морского агентирования и агентского договора. От правильного решения этого вопроса зависит и порядок правового регулирования правоотношений, вытекающих из договора морского агентирования.

Сопоставление договоров агентского и морского агентирования по их субъектному составу безусловно свидетельствует о том, что роль принципала в последнем выполняет судовладелец, а агента – морской агент. Идентичны и предметы указанных договоров: агент (морской агент) обязуется совершать юридические и иные (фактические) действия за счет принципала (судовладельца) как от своего имени, так и от имени принципала (судовладельца). Сравнительный анализ норм, регулирующих агентский договор (глава 52 ГК) и договор морского агентирования (глава XIII КТМ) о правах и обязанностях сторон по соответствующим договорам, порядке исполнения вытекающих из них обязательств, основаниях прекращения договоров, показывает, что нормы, помещенные в главу XIII КТМ, представляют собой специальные правила по отношению к общим положениям об агентском договоре (глава 52 ГК), предусматривающие особенности договора морского агентирования. Такая схема правового регулирования была предрешена включением в п. 4 ст. 1005 ГК нормы о том, что законом могут быть предусмотрены особенности отдельных видов агентского договора.

Таким образом, договор морского агентирования относится к агентскому договору как вид к роду, являясь отдельным видом агентского договора. Поэтому, несмотря на отсутствие в главе XIII КТМ каких-либо правил, определяющих применение к правоотношениям, вытекающим из договора морского агентирования, норм об агентском договоре, содержащихся в главе 52 ГК, можно сделать вывод, что за пределами специальных правил о договоре морского агентирования в субсидиарном порядке к указанному договору подлежат применению общие положения об агентском договоре (ст. 1005–1011 ГК).

В частности, это положение подтверждается и судебной практикой, так ФАС Северо-Западного округа от 06.08.2007 по делу N А56–35517/2006 постановил, что»… к договору морского агентирования применяются нормы главы 52 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ), регулирующей агентирование…».

Нельзя не отметить, что ранее в юридической литературе уже высказывалась точка зрения, согласно которой договор морского агентирования признается отдельным видом агентского договора. Например, С.П. Кондрашин указывает: «Договор морского агентирования является разновидностью агентского договора. Особенности договора морского агентирования определяются тем, что он используется при предоставлении как услуг по совершению сделок, так и иных услуг в сфере предпринимательской и иной деятельности в области торгового мореплавания в порту или на определенной территории. Правила комментируемой статьи (ст. 232 КТМ) соответствуют положениям ч. 1 п. 1 ст. 1005 ГК. Они вместе с положениями других статей главы XIII КТМ предусматривают особенности договора морского агентирования как отдельного вида агентского договора согласно п. 4 ст. 1005 ГК».

Договору морского агентирования как отдельному виду агентского договора присущи все характерные «родовые» черты этого договора. В частности, договор морского агентирования, так же как и агентский договор, относится к категории договоров об оказании услуг и носит консенсуальный характер (возникает с момента достижения сторонами соответствующего соглашения).

Договор морского агентирования относится к числу возмездных договоров. Так же как в случае с агентским договором, применительно к которому «возмездность является конституирующим признаком как включенная в императивной форме в легальное его определение», определение договора морского агентирования (ст. 232 КТМ) включает в себя указание на то, что агент обязуется совершать соответствующие действия за вознаграждение судовладельца, а в дополнение к этому в перечне обязанностей судовладельца (ст. 238 КТМ) мы находим соответствующую обязанность уплачивать морскому агенту вознаграждение в размере и в порядке, которые установлены договором морского агентирования, выраженную в императивной форме.

Консенсуальность и возмездность договора морского агентирования предопределяют двусторонний характер обязательства, вытекающего из этого договора: и морской агент, и судовладелец наделяются как правами, так и обязанностями.

Договор морского агентирования (как и агентский договор) относится к числу представительских договоров, поскольку морской агент действует по поручению и за счет судовладельца, и сочетает в себе элементы как прямого (действия от имени судовладельца), так и косвенного (от своего имени) представительства.

Как представительский договор, допускающий действия морского агента по поручению судовладельца, в том числе от имени последнего, договор морского агентирования следует отнести также к фидуциарным сделкам. Данное обстоятельство имеет то значение, что, как указывает М.И. Брагинский применительно к агентскому договору, «выражающееся в фидуциарности особое доверие в данной ситуации принципала к агенту предопределяет решение ряда вопросов, в частности, связанных с установлением оснований прекращения договоров. Определенное влияние фидуциарность оказывает и на позицию суда при оценке поведения агента, необходимой для применения отдельных норм ГК».

Определение договора морского агентирования (ст. 232 КТМ) свидетельствует о том, что указанный договор (как и агентский договор) сочетает в себе элементы договоров поручения и комиссии, однако такое сочетание указанных видов обязательств не создает конструкцию смешанного договора как в силу формально-юридических причин (агентский договор – самостоятельный гражданско-правовой договор), так и существа обязательства, вытекающего из этого договора.

Как правильно отмечает Г.Е. Авилов, «смысл агентского договора состоит именно в том, что деятельность осуществляемая агентом по поручению и в интересах принципала, порождает для принципала имущественные последствия. Что же касается характера взаимоотношений агента с третьими лицами, то стороны вправе использовать любую модель – и поручения, и комиссии, и их сочетания».

Договор морского агентирования (как и агентский договор) отличается от иных представительских договоров (поручение и комиссия) более широким предметом договора. «Если в договоре поручения, – пишет М.И. Брагинский, – это юридические действия, в договоре комиссии – из их числа только сделки, то в договоре агентском – это действия в равной мере и юридические, и фактические».

В этом контексте также интересна позиция ВАС РФ, который в Постановлении Высшего Арбитражного Суда от 26 января 1999 г. №5056/98 отмечалось, что «услуги судового агента, оформленные агентским договором, понятие и признаки которого содержатся в гл. 52 Гражданского кодекса Российской Федерации, непосредственно связаны с товарами, работами и услугами, потребляемыми судном при его обслуживании в порту, поскольку на протяжении длительного периода времени в морском судоходстве сложилась такая их форма обслуживания в портах, что закреплено в действующих в Российской Федерации актах и нормах международного права». Проанализировав содержание услуг судового агента, ВАС пришел к выводу, что такого рода услуги имеют сходство с услугами экспедитора в договоре транспортной экспедиции (п. 1 ст. 801 ГК РФ) и что, следовательно, услуги судового агента не являются посредническими.

Подытоживая можно сказать, что наряду с общими с агентским договором «родовыми чертами» договору морского агентирования присущи определенные квалифицирующие признаки, позволяющие выделять этот договор в отдельный вид агентского договора. В связи с этим можно отметить некоторые специфические черты договора морского агентирования, проявляющиеся в особенностях его субъектного состава, предмета и правового регулирования.

Как уже отмечалось, в качестве принципала по договору морского агентирования может выступать исключительно судовладелец, т.е. лицо, эксплуатирующее судно от своего имени независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании (ст. 8 КТМ). Данное обстоятельство предопределяет и сферу предпринимательской деятельности морского агента, и направленность его услуг (представительство интересов судовладельца в отношениях с третьими лицами и обслуживание принадлежащих ему судов).

Конституирующим признаком договора морского агентирования, относящимся к его предмету, является ограничение сферы деятельности морского агента границами определенного порта или определенной территории (ст. 232 КТМ). Как отмечает С.П. Кондрашин, договор морского агентирования «должен предусматривать территориальную сферу его действия. Морской агент действует либо в определенном порту (или нескольких определенных портах), либо во всех портах, находящихся на определенной территории, непосредственно или через субагентов».

Необходимо отметить также существенную особенность в правовом регулировании договора морского агентирования. Согласно ст. 233 КТМ правила о договоре морского агентирования, установленные главой XIII КТМ, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. Значение данной нормы объясняется в литературе тем, что они позволяют сторонам отказываться от применения норм о договоре морского агентирования и регулировать свои отношения иным образом. В частности, по мнению С.П. Кондрашина, ст. 233 КТМ дает «возможность российским морским агентам и их принципалам использовать международные формы агентского договора. В морской практике, прежде всего в линейном (регулярном) судоходстве, широко распространено применение стандартных форм агентского договора. Крупные линейные судоходные компании имеют собственные формы, разработанные ими в соответствии с их потребностями организации агентского обслуживания и с характером эксплуатации судов».

Вместе с тем не следует забывать еще об одном последствии возможного отказа сторон от регулирования их взаимоотношений нормами о договоре морского агентирования, содержащимися в главе XIII КТМ, которое вытекает из видовой принадлежности этого договора к агентскому договору. Исключение каких-либо правоотношений по морскому агентированию, в том числе путем отказа сторон от применения диспозитивных правил главы XIII КТМ, из сферы действия норм о договоре морского агентирования ведет к автоматическому распространению на соответствующие правоотношения применяемых субсидиарно (а в данном случае без всяких изъятий) норм об агентском договоре, содержащихся в главе 52 ГК. Причем в подобной ситуации при применении общих норм об агентском договоре не должны приниматься во внимание специальные правила о договоре морского агентирования. Следовательно, и стандартные формы договора морского агентирования, разработанные судовладельцами и агентскими организациями, могут использоваться сторонами при заключении соответствующего договора (при применимом российском праве) лишь в части, не противоречащей нормам об агентском договоре, содержащимся в главе 52 ГК.

морской агентирование договор судовладелец

**1.2 Организационно-правовое положение морского агента**

Как уже отмечалось, сторонами договора морского агентирования являются судовладелец и морской агент. Применительно к родовому агентскому договору первый играет роль принципала, а второй выступает в качестве агента.

А.Ф. Луговцов, Г.А. Маслов предлагают следующую классификацию агентов: «Агентские компании можно классифицировать по ряду различных признаков: по объему полномочий, виду судоходства, назначению, форме собственности и участию в капитале.

Так, по объему полномочий агенты могут быть классифицированы следующим образом:

всеобщий, или универсальный, агент, который имеет неограниченные полномочия принципала заключать контракты и совершать любые коммерческие сделки;

генеральный агент, уполномоченный судовладельцем решать все вопросы, связанные с обслуживанием судов. В линейном судоходстве он координирует деятельность других агентов, обслуживающих данную линию, обеспечивая ее нормальное функционирование.

Генеральный агент, назначенный судовладельцем в какой-либо стране или географическом районе, координирует и контролирует деятельность других агентов в этой стране или регионе, которые по отношению к нему выступают как субагенты. На него возлагается также контроль за распределением тоннажа, обработкой и загрузкой флота, проверка дисбурсментских счетов и их оплаты и т.д.;

специальный агент (инлэнд-агент, сэйлз-агент, агент-экспедитор, агент по страхованию) представляет своего принципала только при совершении каких-либо определенных сделок.

Различие между генеральным и специальным агентом состоит в широте их полномочий.

По виду обслуживаемого судоходства различают агентов трамповых, линейных и пассажирских судов. Агентские фирмы, специализирующиеся только на обслуживании пассажирских перевозок, – явление относительно редкое. Как правило, крупные агентские компании имеют свои пассажирские отделы.

По назначению агенты подразделяются на: агентов, назначенных судовладельцем, которые от его имени и по его поручению выполняют агентские функции в отношении судна, а также контролируют выполнение отправителями и получателями грузов их обязательств в отношении груза и судна в соответствии с условиями договора перевозки, коммерческими правилами и практикой морских торговых портов; агентов, назначенных фрахтователем, которые по условиям чартера назначаются отправителями или получателями грузов, но действуют от имени и по поручению перевозчика (фрахтователя). Как агент судна он выполняет все обязанности агента судовладельца, но, будучи, назначен фрахтователем, он обязан также защищать интересы последнего.

По форме собственности агентские компании могут относиться к государственному или частному сектору.

По участию в капитале агентские компании могут быть: имущественно независимыми от судовладельцев и фрахтователей; имущественно частично связанными с фрахтователями или имущественно полностью принадлежащими судовладельцам или фрахтователям».

Организационно-правовой статус морского агента раскрывается через функции выполнения его профессиональной деятельности. Вопрос об исследовании функций, выполняемых морским агентом, за счет которых раскрывается организационно-правовой статус самого морского агента, можно найти в работах А.Ф. Луговцова, Г.А. Маслова, М.М. Бурмистрова.

Согласно данным работам в процессе коммерческой эксплуатации морских судов возникает сложный комплекс отношений между судоходными предприятиями и различными другими организациями. Особую роль играют отношения между судовладельцами и агентами, обслуживающими их суда в иностранных портах.

Следует отметить, что агент не состоит на службе принципала и может осуществлять свою деятельность самостоятельно за определенное вознаграждение. Объем функций, прав и обязанностей морских агентов в разных странах различен. Однако общее заключается в том, что каждая агентская фирма является представителем судоходной компании, уполномоченным на обслуживание судна в определенном порту или районе.

Как правило, в международном судоходстве агентские фирмы выступают от имени и за счет принципала – судоходной компании. Судоходная фирма, желающая воспользоваться услугами агента, должна проявить большую осторожность в его выборе.

В случаях, когда между сторонами не заключается договора об агентировании, агент осуществляет обслуживание судна на основании разовых поручений судоходной компании, четко следуя ее инструкциям, если они не противоречат действующим законам.

В число основных обязанностей агента входят предоставление принципалу информации о всех существенных фактах, которые могут повлиять на решения отдельных спорных вопросов, соблюдение коммерческой этики, неразглашение конфиденциальных сведений, полученных от судоходной фирмы; отчет перед принципалом по всем агентским операциям.

Под оформлением судна в порту понимаются уплата таможенных и портовых сборов, подготовка необходимых документов для перегрузочных операций. Сюда также относятся выполнение всех административных и таможенных формальностей, обеспечение судна в случае необходимости лоцманской службой, буксирами, уплата причальных, лоцманских и других сборов за счет судоходной компании.

При кларировании судна агент обязан предъявить таможенным и портовым властям ряд документов, поэтому на судне должны находиться: 1) судовой патент или свидетельство на право плавания под флагом соответствующей страны; 2) судовое свидетельство на право собственности на судно; 3) мерительное свидетельство; 4) удостоверение о готовности судна к плаванию; 5) санитарный журнал; 6) судовая роль; 7) судовой журнал; 8) машинный журнал; 9) свидетельство о грузовой марке; 10) радиограммный журнал.

В главе XIII КТМ отсутствуют какие-либо специальные требования, предъявляемые к субъектам договора агентирования. В старой литературе нередко подчеркивается, что морской агент должен обладать лицензией на осуществление деятельности по агентированию. Ранее морскому агенту действительно требовалась лицензия. Такое требование содержалось в Постановлении Правительства Российской Федерации от 24 июня 1998 г. №641 «О лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте», в соответствии с которым лицензированию подлежали, в частности, деятельность по обслуживанию (в том числе агентскому) судов в портах с целью обеспечения жизнедеятельности судовых экипажей и безопасности мореплавания. Однако при принятии Федерального закона от 8 августа 2001 г. №128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», который, как известно, преследовал цель ограничить административное вмешательство в экономику, в перечень лицензируемых видов деятельности (п. 1 ст. 17 Закона) не была включена деятельность морских агентов. Во исполнение Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» Правительством Российской Федерации принято Постановление от 13 августа 2006 г. №490 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте», которым были утверждены семь положений о лицензировании, осуществляемой на морском и внутреннем водном транспорте: перевозка грузов; перевозка пассажиров; буксировка на морском транспорте; погрузочно-разгрузочной деятельность. Что касается Постановления Правительства от 24 июня 1998 г. №641, которым предусматривалось лицензирование деятельности по агентскому обслуживанию судов, то оно признано утратившим силу. Следовательно, в настоящее время для осуществления деятельности по морскому агентированию лицензия не требуется.

В связи с этим возникает вопрос о возможности совершения морским агентом (естественно, по поручению судовладельца и за его счет) от своего имени сделок в рамках деятельности, подлежащей лицензированию. К примеру, морской агент оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, привлекает грузы для линейных перевозок, осуществляет сбор фрахта. Указанные действия совершаются в рамках деятельности судовладельца по морским перевозкам грузов, которая подлежит лицензированию. В подобных ситуациях морской агент должен действовать от имени судовладельца, обладающего необходимой лицензией.

Это подтверждается и анализом судебной практики, из которой следует, что если агент от имени принципала осуществляет действия, для совершения которых требуется лицензия, на указанных принципалом условиях, то наличие лицензии необязательно.

Поскольку обязательство морского агента по договору морского агентирования включает в себя заключение сделок, совершение юридических и иных действий как от имени судовладельца, так и от своего имени, в роли морского агента могут выступать только коммерческая организация либо индивидуальный предприниматель, обладающие общей правоспособностью.

В качестве другой стороны договора морского агентирования – судовладельца (принципала) может выступать лицо, эксплуатирующее судно от своего имени и на законном основании. Судовладельцем признается как собственник судна, так и любое иное лицо, владеющее судном (и эксплуатирующее его) по основаниям, предусмотренным законом или договором. Например, в роли судовладельца по отношению к судну, являющемуся государственной собственностью, могут выступать государственные унитарные предприятия (субъекты хозяйственного ведения) или казенные предприятия (субъекты оперативного управления). От своего имени и на законном основании судно эксплуатируется доверительным управляющим по договору доверительного управления имуществом, фрахтователем по договорам тайм-чартер и бербоут-чартер.

В настоящее время в целях делового сотрудничества различных агентских компаний, представления и защиты их общих интересов создаются различные некоммерческие объединения таких агентских компаний.

Например, можно выделить Южную региональную Ассоциацию морских агентов и экспедиторов (ЮРАМА), основанную в 2001 г. в качестве некоммерческой организации.

В настоящее время ЮРАМА объединяет 20 ведущих компаний, занимающихся морским бизнесом в российских портах Южного федерального округа. Ассоциация ЮРАМА является членом Совета по морской деятельности Краснодарского края.

Целями деятельности ЮРАМА являются:

объединение максимально большого количества морских агентств и экспедиторов, предоставляющих услуги судам в российских портах Южного федерального округа;

представление и защита общих интересов агентств и экспедиторов;

оказание содействия членам ЮРАМА в области расширения своих возможностей и развития;

содействие повышению эффективности агентского и экспедиторского обслуживания судов в российских портах Южного федерального округа.

Также можно отметить общественное объединение «Ассоциация российских морских агентов» (сокращенное наименование – АРМА) имеет межрегиональный статус.

Деятельность АРМА осуществляется на основе добровольности, равноправия своих членов, самоуправления, законности и гласности и распространяется на территорию РФ (Калининградской обл., Мурманской обл., Ленинградской обл., Архангельской обл., Краснодарского края, Ростовской обл., Приморского края), где созданы и будут создаваться его региональные отделения.

В настоящее время АРМА принят Кодекс поведения морского агента Российской Федерации, в соответствии с которым АРМА имеет целью поддержать и повысить качество предоставляемых услуг в области морского агентирования, а также способствовать благоразумному использованию прав и квалифицированному выполнению обязанностей морского агента Российской Федерации.

**2. Договор морского агентирования**

**2.1 Содержание и порядок исполнения обязательств**

Применительно к порядку заключения договора морского агентирования глава XIII КТМ не содержит каких-либо специальных правил, за исключением, может быть, норм, позволяющих определить круг существенных условий данного договора, достижение соглашения по которым необходимо для признания договора заключенным.

Прежде всего, к существенным относятся условия, предусматривающие действия сторон, образующие предмет договора морского агентирования. Предмет обязательства на стороне морского агента составляют юридические и иные действия, которые обязуется совершать морской агент от своего имени или от имени судовладельца. Видовая особенность договора морского агентирования (по отношению к агентскому договору) заключается в том, что указанный договор должен включать условие об определенном морском порте (портах) или о границах определенной территории, в пределах которых морской агент может совершать соответствующие юридические и иные действия по поручению судовладельца. Отсутствие такого условия в тексте договора морского агентирования должно влечь за собой признание его незаключенным.

Предмет обязательства судовладельца, как это следует из определения договора морского агентирования, составляют действия по возмещению морскому агенту расходов, понесенных в связи с исполнением им обязанностей по договору (действия совершаются «за счет судовладельца»), а также по уплате предусмотренного договором вознаграждения. В том случае, если в договоре морского агентирования не предусмотрены размер и порядок уплаты вознаграждения, указанный договор не может быть признан незаключенным, поскольку необходимое (существенное) условие договора будет определяться диспозитивной нормой, регулирующей агентское вознаграждение применительно к агентскому договору и подлежащей применению к договору морского агентирования в субсидиарном порядке.

Имеется в виду ст. 1006 ГК, согласно которой, если в агентском договоре размер агентского вознаграждения не предусмотрен и он не может быть определен исходя из условий договора, вознаграждение подлежит уплате в размере, определяемом в соответствии с п. 3 ст. 424 ГК, т.е. подлежит уплате вознаграждение, которое при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные агентские услуги. При отсутствии в договоре условий о порядке уплаты агентского вознаграждения принципал обязан уплачивать вознаграждение в течение недели с момента представления ему агентом отчета за прошедший период, если из существа договора или обычаев делового оборота не вытекает иной порядок уплаты вознаграждения.

Не содержится в главе XIII КТМ и каких-либо специальных правил относительно формы договора морского агентирования. Поэтому следует руководствоваться общими правилами о форме сделки, в частности нормами, определяющими обязательность простой письменной формы для сделок, заключаемых с участием юридических лиц (п. 1 ст. 161 ГК), и положением о том, что договор в письменной форме может быть заключен путем составления одного документа, подписанного сторонами, а также путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору (п. 2 ст. 434 ГК).

Стоит добавить, что примерная форма договора морского агентирования разработана компанией «Гарант», март 2011 г.

В юридической литературе отмечается, что в практике заключения договоров морского агентирования широко используются стандартные формы агентских договоров, которые разрабатываются и рекомендуются к применению ведущими неправительственными международными организациями, в частности, речь идет о стандартных линейных соглашениях, разработанных Федерацией национальных ассоциаций морских брокеров и агентов (ФОНАСБА) и рекомендованных к применению БИМКО – организацией судовладельцев.

Права и обязанности морского агента регулируются ст. 237 КТМ с соответствующим названием. Указанная статья состоит из двух пунктов, которые, по замыслу разработчиков, устанавливают соответственно права (п. 1) и обязанности (п. 2) морского агента. Однако п. 1 ст. 237 КТМ скорее напоминает перечень функций морского агента, нежели субъективных прав последнего. Там говорится о том, что морской агент выполняет различные формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями в организации снабжения судна и его обслуживания в порту, оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, оплачивает по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, подлежащие уплате в связи с пребыванием судна в порту, привлекает грузы для линейных перевозок, осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза и совершает иные действия в области морского агентирования.

Содержание данной нормы ограничено приблизительным (не закрытым) перечнем функций, выполняемых морским агентом. Не следует забывать, что договор морского агентирования является представительским договором, поэтому морской агент действует по поручению судовладельца и в рамках полученных от последнего полномочий. Поэтому применительно к правам и полномочиям морского агента проблемы могут возникнуть скорее не во внутренних отношениях, складывающихся между морским агентом и судовладельцем, а во взаимоотношениях морского агента, реализующего указанные права и полномочия, с третьими лицами. В интересах имущественного оборота в подобных случаях третьим лицам, заключающим сделки с морским агентом, действующим от имени судовладельца, предоставляется дополнительная защита. Согласно ст. 234 КТМ при ограничении судовладельцем общих полномочий морского агента на совершение сделки от имени судовладельца сделка, совершенная морским агентом с действовавшим добросовестно третьим лицом, является действительной и создает права и обязанности по совершенной для судовладельца сделке, если только третьему лицу не было известно о таком ограничении.

Эта же идея (защита прав третьих лиц и имущественного оборота), но с более совершенным юридическим оформлением нашла свое выражение в п. 2 ст. 1005 ГК, в соответствии с которым в случаях, когда в агентском договоре, заключенном в письменной форме, предусмотрены общие полномочия агента на совершение сделок от имени принципала, последний в отношениях с третьими лицами не вправе ссылаться на отсутствие у агента надлежащих полномочий, если не докажет, что третье лицо знало или должно было знать об ограничении полномочий агента. Комментируя указанную норму, М.И. Брагинский отмечает, что «в целях защиты интересов третьих лиц и, таким образом, одновременно повышения доверия участников имущественного оборота к юридическим действиям, совершаемым агентом от имени принципала (п. 2 ст. 1005 ГК), предусмотрены специальные на этот счет правила. Суть их состоит в том, что при указании в совершенном письменном договоре общих полномочий агента на совершение сделок от имени принципала в своих отношениях с третьими лицами принципал вправе ссылаться на отсутствие в действительности у агента надлежащих полномочий только при условии, если он может доказать: третье лицо знало или должно было знать о том, что действительным полномочиям, полученным агентом от принципала, заключенная агентом с третьим лицом сделка не соответствовала. Разумеется, указанная норма действует на случай, если не было последующего одобрения принципалом совершенной агентом сделки».

В то же время М.И. Брагинский замечает несоответствие специальной нормы, содержащейся в КТМ (ст. 234), общему правилу, предусмотренному в ст. 1005 ГК. «Обращают на себя внимание, – пишет М.И. Брагинский, – некоторые отличия этой нормы от содержащейся в ст. 1005 ГК. Имеется в виду, что КТМ не упоминает о возможности для принципала при оспаривании совершенной таким образом агентом сделки ссылаться на то, что хотя третье лицо и не знало об ограничении полномочий агента, но должно было об этом знать. Имеющаяся в ст. 234 КТМ ссылка на «добросовестность» действий третьего лица призвана, очевидно, компенсировать отсутствие прямо выраженного требования, о котором идет речь».

Иной вариант применения названных норм – ст. 234 КТМ и п. 2 ст. 1005 ГК – предлагает С.П. Кондрашин, который выражает свою точку зрения следующим образом: «Судовладелец может оспорить сделку, если докажет либо то, что третье лицо действовало недобросовестно, либо что ему (третьему лицу) было известно об ограничении полномочий агента. В то же время данную статью следует рассматривать с учетом правила п. 2 ст. 1005 ГК относительно того, что при наличии письменного договора, предусматривающего общие полномочия агента на совершение сделок от имени принципала, последний в отношениях с третьими лицами не вправе ссылаться на отсутствие у агента надлежащих полномочий, если не докажет, что третье лицо знало или должно было знать об ограничении полномочий агента».

Представляется, однако, что такой подход не учитывает то обстоятельство, что договор морского агентирования является отдельным видом агентского договора, и значение норм, содержащихся в главе XIII КТМ, состоит в том, что они представляют собой специальные правила, предназначенные для регулирования договора морского агентирования, по отношению к общим положениям об агентском договоре, содержащимся в главе 52 ГК, которые могут применяться к правоотношениям морского агентирования лишь в субсидиарном порядке и при условии их неурегулированности специальными правилами о договоре морского агентирования. Принимая во внимание, что правоотношения, связанные с оценкой сделок, совершенных морским агентом с третьими лицами от имени судовладельца за пределами предусмотренных договором общих полномочий, урегулированы специальными правилами (ст. 234 КТМ), возможность применения к указанным правоотношениям общих положений, содержащихся в п. 2 ст. 1005 ГК, вообще должна быть исключена.

В связи с этим можно ставить вопрос о целесообразности специальных норм, предусмотренных ст. 234 КТМ, при наличии более совершенных в правовом отношении общих положений, регулирующих соответствующие правоотношения, вытекающие из агентского договора (п. 2 ст. 1005 ГК), но не о компенсации путем применения последних недостатков специальных правил об оценке сделок, совершенных морским агентом за пределами ограничений его общих полномочий.

В частности, очевидным недостатком правил, помещенных в ст. 234 КТМ (по сравнению с положениями п. 2 ст. 1005 ГК), является ослабление защиты прав третьих лиц, вступивших в договорные отношения с морским агентом, действующим от имени судовладельца, поскольку в данной статье речь идет о случаях «ограничения судовладельцем общих полномочий морского агента», в то время как п. 2 ст. 1005 ГК говорит о ситуациях, когда в агентском договоре «предусмотрены общие полномочия агента». Наличие в договоре морского агентирования ограничений общих полномочий морского агента на совершение сделок от имени судовладельца значительно облегчает для последнего процесс доказывания того обстоятельства, что контрагенту по такой сделке было известно о соответствующем ограничении, ибо полномочия агента определяются именно текстом договора (а не исходя из доверенности или обстановки, в которой действовал морской агент).

Обязанности агента по договору морского агентирования предусмотрены в п. 2 ст. 237 КТМ, согласно которому морской агент обязан: осуществлять свою деятельность в интересах судовладельца добросовестно и в соответствии с практикой морского агентирования; действовать в пределах своих полномочий; вести учет расходования средств и предоставлять судовладельцу отчеты в порядке и в сроки, которые предусмотрены договором морского агентирования. Хотя в этой редакции названные положения выглядят скорее как требования, предъявляемые к морскому агенту при исполнении им своих обязанностей, как параметры такого исполнения (действовать добросовестно, в пределах полномочий, вести учет и т.п.).

Если же говорить собственно об обязанностях агента, вытекающих из договора морского агентирования, то они заключаются в совершении по поручению судовладельца юридических и иных действий от своего имени или от имени судовладельца. При определении круга обязанностей морского агента необходимо учитывать и положения об обязанностях агента по агентскому договору, действие которых не исключено специальными правилами, содержащимися в главе XIII КТМ. В частности, речь идет о следующих положениях: при отсутствии в договоре условий о порядке и сроках представления отчетов принципалу указанные отчеты должны представляться агентом по мере исполнения им договора либо по окончании действия договора; к отчету агента должны быть приложены необходимые доказательства расходов, произведенных агентом за счет принципала; принципал, имеющий возражения по отчету агента, должен сообщить о них агенту в течение 30 дней со дня получения отчета, если соглашением сторон не установлен иной срок, в противном случае отчет считается принятым принципалом (ст. 1008 ГК).

Также, агентским договором (а стало быть, и договором морского агентирования) может быть предусмотрено обязательство агента не заключать с другими принципалами (судовладельцами) аналогичных агентских договоров, которые должны исполняться на территории, полностью или частично совпадающей с территорией, указанной в договоре (п. 2 ст. 1007 ГК). Кстати, в юридической литературе отмечалось, что подобные обязанности агента предусмотрены в некоторых стандартных формах договора морского агентирования, разработанных и рекомендованных к внедрению международными неправительственными организациями.

Стандартным линейным агентским соглашением ФОНАСБА, принятым в июле 1993 г., предусмотрена обязанность агента не выступать в качестве представителя других судоходных компаний и не заниматься на соответствующей территории деятельностью, которая может составить прямую конкуренцию перевозочной деятельности принципала.

Необходимо еще отметить, что осталась «не перекрытой» специальными правилами главы XIII КТМ и норма, содержащаяся в ст. 1011 ГК, согласно которой к отношениям, вытекающим из агентского договора, соответственно применяются правила, предусмотренные главой 49 (поручение) и главой 51 (комиссия) ГК, в зависимости от того, действует агент по условиям этого договора от имени принципала или от своего имени, если эти правила не противоречат положениям главы 52 ГК или существу агентского договора.

Следовательно, в круг обязанностей морского агента, обязанного совершать юридические и иные действия от имени судовладельца, в отношении этих действий можно включить дополнительно следующие обязанности: лично исполнять данное ему поручение; сообщать судовладельцу по его требованию все сведения о ходе исполнения поручения; передавать судовладельцу без промедления все полученное по сделкам, совершенным во исполнение поручения (ст. 974 ГК).

Если же по условиям договора морского агентирования морской агент заключает сделки, а также совершает другие юридические и иные действия от своего имени, он обязан исполнять принятое на себя поручение на наиболее выгодных для судовладельца условиях в соответствии с указаниями последнего, а при отсутствии в договоре таких указаний – в соответствии с обычаями делового оборота или иными обычно предъявляемыми требованиями (ст. 992 ГК). В случае неисполнения третьим лицом сделки, заключенной с ним морским агентом от своего имени, морской агент обязан немедленно сообщить об этом судовладельцу, собрать необходимые доказательства, а также по требованию судовладельца передать ему права по такой сделке с соблюдением правил об уступке требования (п. 2 ст. 993 ГК).

Морской агент не отвечает перед судовладельцем за неисполнение третьим лицом сделки, заключенной с ним за счет судовладельца, кроме случаев, когда морской агент не проявил необходимой осмотрительности в выборе этого лица либо принял на себя ручательство за исполнение сделки – делькредере (п. 1 ст. 993 ГК).

При исполнении договора морского агентирования морской агент вправе заключать с другими лицами договоры морского субагентирования, оставаясь при этом ответственным за действия морского субагента перед судовладельцем. При этом морской субагент не вправе заключать с третьими лицами сделки непосредственно от имени судовладельца, если только морской субагент не действует на основе передоверия (ст. 236 КТМ).

В отличие от договора морского агентирования, в агентском договоре может быть предусмотрена обязанность агента заключить субагентский договор с указанием или без указания его условий (ст. 1009 ГК). Очевидно, что данная норма не может применяться к правоотношениям, вытекающим из договора морского агентирования.

Представляется также, что исключительный случай, когда морской субагент, действуя на основе передоверия, получает право заключать сделки с третьими лицами от имени судовладельца, касается лишь тех правоотношений, вытекающих из договора морского агентирования, которые основаны на прямом представительстве, т.е. и по основному договору морской агент заключает сделки и совершает иные юридические действия от имени судовладельца.

Немало вопросов вызывает норма, содержащаяся в ст. 235 КТМ, согласно которой морской агент может совершать юридические и иные действия с согласия судовладельца также в пользу другой стороны, уполномочившей его на такие действия. Ясно, что в данном случае речь идет о так называемом коммерческом представительстве, регулируемом ст. 184 ГК, согласно которой коммерческим представителем является лицо, постоянно и самостоятельно представительствующее от имени предпринимателей при заключении ими договоров в сфере предпринимательской деятельности. Одновременное коммерческое представительство разных сторон в сделке допускается с согласия этих сторон и в других случаях, предусмотренных законом. При этом коммерческий представитель обязан исполнять данные ему поручения с заботливостью обычного предпринимателя. Коммерческое представительство осуществляется на основании договора, заключенного в письменной форме и содержащего указания на полномочия представителя, а при отсутствии таких указаний – также и доверенности (п. 2 и 3 ст. 184 ГК).

Проблема состоит в том, что в главе 52 ГК об агентском договоре какие-либо нормы о действиях агента одновременно в интересах разных сторон сделки (принципала и третьего лица – контрагента по сделке), т.е. о коммерческом представительстве, отсутствуют, а ст. 235 КТМ, допускающая применительно к договору морского агентирования возможность выступления морского агента в роли коммерческого представителя как судовладельца, так и третьего лица, не устанавливает каких-либо специальных правил по отношению к общим положениям о коммерческом представительстве. Хотя смысл включения данной статьи в главу XIII КТМ как раз и состоял в установлении таких специальных правил. Ведь согласно п. 4 ст. 184 ГК особенности коммерческого представительства в отдельных сферах предпринимательской деятельности устанавливаются законом и иными правовыми актами.

Видимо, можно согласиться с мнением С.П. Кондрашина, который, объясняя правило о коммерческом представительстве, содержащееся в ст. 235 КТМ, указывает: «Рассматриваемая статья КТМ вводит возможность не только представительства обеих сторон, т.е. совершения сделок от их имени, но и действий агента в интересах обеих сторон в иных ситуациях, а именно: а) от своего имени в пользу судовладельца и одновременно от имени и в пользу другой стороны; б) от имени и в пользу судовладельца и одновременно от своего имени в пользу другой стороны. Очевидно, что агент не может выступать от своего имени, но в пользу обеих сторон».

Действительно, одновременное коммерческое представительство разных сторон в сделке возможно в случаях как прямого, так косвенного представительства, главное, чтобы такое коммерческое представительство основывалось на договоре, содержащем указания на полномочия представителя (т.е. на действия в интересах представляемого). В качестве такого договора может выступать любой из представительских договоров: договор поручения, договор комиссии, агентский договор (и, естественно, его вид – договор морского агентирования). По этой причине, кстати сказать, трудно согласиться с другим выводом С.П. Кондрашина, полагающего, что взаимоотношения «между морским агентом и другой стороной (поставщиком предметов снабжения, топлива, портовых услуг и т.д.) при этом регулируются не договором морского агентирования, а агентским договором». Очевидно, что полномочия морского агента на действия в пользу другой стороны могут быть предусмотрены не только агентским договором, но и договорами поручения или комиссии.

Круг обязанностей судовладельца определен в ст. 238 КТМ и включает в себя следующие обязанности: предоставлять морскому агенту средства, достаточные для совершения действий в соответствии с договором морского агентирования; возмещать морскому агенту произведенные им расходы; нести ответственность за последствия действий морского агента, если последний совершает их от имени судовладельца и в пределах своих полномочий; уплачивать морскому агенту вознаграждение в размере и в порядке, которые установлены договором морского агентирования.

Следует добавить возможную дополнительную обязанность судовладельца, вытекающую из родовой принадлежности договора морского агентирования к агентскому договору: согласно п. 1 ст. 1007 ГК агентским договором может быть предусмотрено обязательство принципала не заключать аналогичных договоров с другими агентами, действующими на определенной в договоре территории, либо воздерживаться от осуществления на этой территории самостоятельной деятельности, аналогичной деятельности, составляющей предмет агентского договора. Как отмечается в литературе, в документах международных неправительственных организаций, рекомендованных для регламентации отношений по морскому агентированию, содержатся положения о том, что принципал (судовладелец) обязуется не назначать на территории агента других лиц для оказания услуг, предусмотренных соглашением.

В силу ст. 1011 ГК, предусматривающей применение к агентским отношениям правил о договорах поручения и комиссии, в случае, если морской агент по условиям договора морского агентирования действует от имени судовладельца, последний несет обязанности, возлагаемые на доверителя по договору поручения (ст. 975 ГК), если же в соответствии с договором морского агентирования морской агент заключает сделки с третьими лицами и совершает другие юридические и иные действия от своего имени, судовладелец несет обязанности комитента, исполнение которых (в частности, обязанности по возмещению расходов, понесенных агентом, уплате ему установленного вознаграждения) может быть обеспечено удержанием агентом находящегося у него имущества, подлежащего передаче судовладельцу (ст. 996 ГК). В последнем случае агент также вправе удерживать причитающиеся ему по договору суммы из всех денежных сумм, поступающих к нему за счет судовладельца (ст. 997 ГК).

**2.3 Прекращение договора**

В главе XIII КТМ можно обнаружить два специальных правила о прекращении договора морского агентирования. Согласно первому из них в случае, если договор морского агентирования заключен на определенный срок, окончание срока действия такого договора влечет за собой его прекращение (п. 1 ст. 239 КТМ). В соответствии со вторым правилом о прекращении договора морского агентирования в случае, если договор морского агентирования заключен на неопределенный срок, каждая из сторон вправе расторгнуть такой договор, известив другую сторону об этом не позднее, чем за три месяца до даты расторжения договора (п. 2 ст. 239 КТМ).

Первое правило о прекращении срочного договора морского агентирования истечением срока его действия является специальным по отношению как к общим положениям о гражданско-правовом договоре, так и к нормам, регулирующим договор поручения (применительно к тем случаям, когда по условиям договора морской агент совершает юридические и иные действия от имени судовладельца). Как известно, по общему правилу, относящемуся ко всякому гражданско-правовому договору, договор, в котором отсутствует условие о том, что окончание срока его действия влечет прекращение обязательств сторон по договору, признается действующим и по истечении соответствующего срока до полного и надлежащего исполнения обязательств, вытекающих из этого договора, либо до иного определенного в договоре момента окончания исполнения сторонами обязательств (п. 3 ст. 425 ГК). Однако применительно к договору морского агентирования действует иное правило: окончание срока действия этого договора влечет его прекращение, а стало быть, прекращаются и вытекающие из него обязательства.

С другой стороны, к агентскому договору (и его отдельному виду – договору морского агентирования), предусматривающему заключение сделок и совершение других юридических и иных действий агентом от имени принципала (прямое представительство), в силу ст. 1011 ГК должны применяться нормы о договоре поручения, и в частности правила о прекращении этого договора путем одностороннего отказа от его исполнения: отмены поручения доверителем либо отказа от исполнения поручения со стороны поверенного (п. 1 ст. 977 ГК). Между тем п. 1 ст. 239 КТМ лишает стороны договора морского агентирования, заключенного с указанием срока его действия, права на его одностороннее досрочное расторжение, поскольку основанием его прекращения может служить лишь истечение срока его действия. Правда, данная норма, естественно, не может служить препятствием для досрочного расторжения договора морского агентирования по соглашению сторон или по требованию одной из сторон в судебном порядке (п. 1 и 2 ст. 450 ГК), а также для одностороннего отказа от исполнения договора, если по соглашению сторон в него включено условие о таком праве сторон (п. 3 ст. 450 ГК).

Второе правило о возможности прекращения договора морского агентирования, заключенного на неопределенный срок, путем его одностороннего расторжения каждой из сторон соответствует представительскому характеру договора морского агентирования. В отличие от положений о прекращении агентского договора (ст. 1010 ГК), предусматривающих право каждой из сторон отказаться от исполнения договора, заключенного без определения срока окончания его действия, без каких-либо предварительных условий (видимо, здесь имелось в виду применение соответствующих положений о прекращении соответственно договора поручения и договора комиссии), реализация судовладельцем или морским агентом своего права на односторонний отказ от договора морского агентирования обусловлена обязательным извещением об этом контрагента не позже чем за три месяца до даты расторжения договора.

**Заключение**

Подводя итог данной курсовой работе необходимо еще раз кратко отметить, что морское агентирование является одной из важнейших услуг, оказываемых в процессе торгового мореплавания. От качества работы морского агента, т.е. скорости в вопросе осуществления погрузочно-разгрузочных работ, посадки-высадки пассажиров, ремонту, буксировки, оформлении документов и т.д. зависит своевременность и устойчивость экономических связей.

Юридическим основанием для выполнения соответствующих действий служит договор. Форма его может быть различной: письменный договор, подробно перечисляющий права и обязанности сторон, либо доверенность на выполнение агентских действий или разовых поручений. В силу специфики морского судоходства заключение договора нередко производится путем обмена телексами или письмами. Законодательство большинства стран приравнивает заключенные таким образом договоры к письменной форме. Многие крупные судовладельцы, а также агентские компании имеют свои стандартные проформы договоров морского агентирования.

В практике международного судоходства применяются следующие виды агентских соглашений: – на портовое агентирование (port agency agreement). Применяется в основном для портового агентирования трамповых судов. Однако может быть использовано для повторного агентирования линейных судов, когда судовладелец привлекает для бронирования грузов и продажи билетов не портового агента, а другую специализированную брокерскую компанию, с которой он заключает соглашение на бронирование линейных грузов; – на генеральное агентирование (liner agency agreement). Предоставляет агенту исключительное право на агентирование судов принципала в зоне действий агента, дает ему широкие полномочия по всем вопросам обслуживания судна, груза, пассажиров, экипажа, парка оборудования, а также по бронированию грузов, инкассации фрахтовой выручки и другим коммерческим операциям. Генеральный агент вправе по согласованию с принципалом передать часть своих полномочий другим агентам. В этом случае он заключает с ними соглашения на субагентирование (sub agency agreement) и несет перед принципалом ответственность за деятельность своих субагентов; – на агентирование линии (liner agency agreement). Содержание его зависит от типа линии: конвенциональной, контейнерной, ролкерной или лихтерной.

Договор о морском агентировании может быть заключен на неопределенный период с правом его расторжения на определенных условиях или на конкретный срок (например, на год, квартал) либо на выполнение определенной работы, с завершением которой действие договора прекращается. Основанием для расторжения договора может быть нарушение одной из сторон предмета договора, например превышение агентом своих полномочий возникновение в деятельности агента конфликтных ситуаций в отношениях с принципалом, разглашение конфиденциальной информации и т.д. Обычно во всех договорах оговорено право любой из заключивших соглашение сторон после предварительного уведомления прекратить его действие без объяснения причин. В подавляющем большинстве случаев инициатором расторжения агентского соглашения является, принципал. Он заинтересован в установлении минимального срока уведомления. Агент, напротив, заинтересован в продолжительном сроке. Как правило, устанавливается трехмесячный срок. С появлением специализированных судов и контейнерных линий наметилась тенденция к увеличению продолжительности срока уведомления: в случае прекращения работы контейнерной линии или передачи агентирования другому агенту требуется выполнить большой объем работ по инвентаризации и сдаче контейнерного парка, зачастую разбросанного по всей стране. Если одна из сторон неправомерно расторгла договор, она обязана возместит убытки, причиненные другой стороне.

**Список литературы**

1. Абрамова Е.Н., Аверченко Н.Н., Арсланов К.М. [и др.] Гражданское право: учеб.: в 3 т. Т. 2 (под ред. А.П. Сергеева). – М.: «РГ-Пресс», 2010 г.

2. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Тексты, комментарии, алфавитно-предметный указатель. М., 1996. С. 526 (автор главы 52 – Г.Е. Авилов).

3. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М., 2002.

4. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2003. Книга четвертая. 910 с.

5. Бурмистров М.М. Агентские, транспортно-экспедиторские и стивидорные операции в иностранных портах. М.: Транспорт, 1989.

6. Вавилин Е.В. Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. М.: Волтерс Клувер, 2009. 136 с.

7. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Юстицинформ, 2008. 592 с.

8. Ершов В.А. Международные грузоперевозки. Справочник для импортеров и экспортеров. – М.: «ГроссМедиа: РОСБУХ», 2008.

9. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации /Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. (Комментарий – С.П. Кондрашин).

10. Луговцов А.Ф., Маслов Г.А. Агентирование морских судов: Учебник для вузов морского транспорта. М.: Транспорт, 1988.