

Михайлова Ю.В.

Одеський національний морський університет

Доля О.Є.

Харківський національний університет радіоелектроніки

Вільшанюк М.С.

Одеський національний морський університет

Стеба А.А.

Одеський національний морський університет

ОСОБЛИВОСТІ АГЕНТУВАННЯ МОРСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН НА РИНКУ ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Перевезення пасажирів на судах на сьогодні є досить актуальною темою. Круїзні маршрути, подорожі морем завжди залучають достатню кількість бажаючих здійснити поїздку на судні. При цьому виникає низка питань, які необхідно вирішити у найкоротші терміни із задоволенням запитів усіх зацікавлених сторін: пасажирів, судновласників, контролюючі органи, портова влада, туристичні компанії, страхові компанії, шипчандлерські компанії. У цьому випадку виникає необхідність залучення такого фахівця, як морський агент. Він представляє інтереси принципала в порту при заході судна в порт. Агент здатний скоординувати роботу портових служб, як-от буксирні, лоцманські, портовий нагляд. У цій статті зазначено специфіку роботи морського агента на пасажирському судні, її особливості. Функції морського агента у пасажирському судноплаванні не властиві роботі агента під час обслуговування вантажних суден. У багатьох джерелах багато уваги приділяється морському агенту, який обслуговує вантажні судна, при цьому відчувається нестача матеріалу щодо роботи морського агента в пасажирському судноплаванні. У роботі розглянуто порядок взаємодії морського агента з тревел-агентом, з капітаном, портовою владою, особливості обслуговування пасажирського судна, порядок дій агента в екстрених випадках, наприклад, при різкому погіршенні самопочуття одного з пасажирів. Також визначено пакет документів, необхідний оформлення пасажирського судна у порту як під час приходу, і при відході судна. Було вивчено питання загального порядку організації пасажирських перевезень, представлено функціональну структуру організації пасажирських перевезень, визначено поняття у питанні класифікації морських агентів у пасажирському судноплаванні. Окремо було розглянуто питання щодо оформлення яхт в порту, оскільки там присутня специфіка роботи цих суден та порядку їх заходу до порту.

Ключові слова: морське агентування, морський агент, пасажирські перевезення, принципал, судно, рейс, судновласник.

Постановка проблеми. Агентування морських пасажирських суден на сьогоднішній день є маловивченим питанням. При цьому на практиці часто виникають ряд питань щодо оформлення приходу морського пасажирського судна, який обсяг повноважень у агента під час укладання договорів на обслуговування судна, на постачання запасів тощо. У пасажирському судноплаванні на ринку туризму з'являються особливі види агентів, що й є відмінністю роботи агента на пасажирському судні. В результаті вивчення робіт різних авторів було зроблено висновок, що більша увага приділяється агентуванню вантажних суден.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання морського агентування розкривають

праці вітчизняних та іноземних авторів. Темі автоматизованої інформаційної підтримки діяльності морських агентів та оптимізації роботи з постачання суден у сервісних ергастичних системах присвячені роботи одного із фахівців у галузі морського агентування [1-3]. У роботах [4-6] торкнулося дослідження організації пасажирських морських перевезень загалом. Авторами [7-12] визначено поняття та функції морських агентів при обслуговуванні вантажних суден.

Специфіка роботи агентів на круїзних судах розглянута [13] у невеликому обсязі та потребує більш пильного вивчення.

Постановка завдання. У цій роботі пропонується вивчити особливості роботи морських аген-

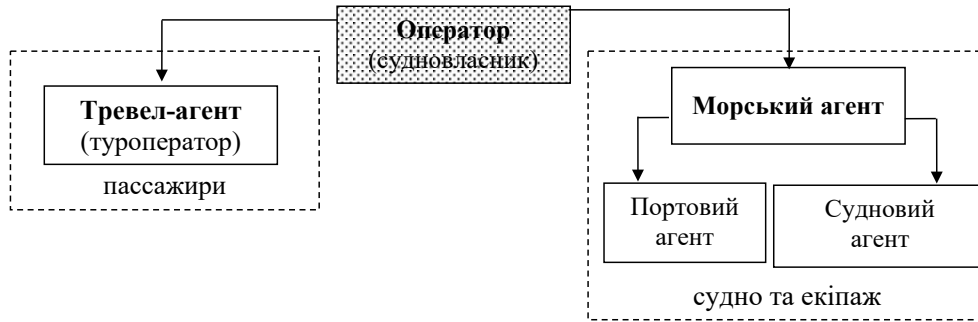


Рис. 1. Загальна схема організації перевезень у пасажирському судноплавстві

тів на пасажирському судні, обсяг їх повноважень та взаємозв'язок з рештою учасників перевезення пасажирів. Робота агентів у пасажирському судноплавстві пов'язана з виконанням багатьох функцій, які не властиві функціям агента при обслуговуванні вантажних перевезень. У зв'язку з цим хотілося б відзначити, що з'являються нові види агентів, причому залежно від умов вони можуть поєднувати функції кількох учасників.

Виклад основного матеріалу дослідження. У пасажирському судноплавстві всі функції, пов'язані зі складанням та оголошенням розкладу, встановленням проїзної плати та умов перевезення, організацією системи залучення пасажирів, резервування місць та продажу квитків, здійснюються, як правило, оператором (судновласником). Однак у світовій практиці часто пасажирські судна здаються у тайм-чартер фрахтувальнику, який сам організує їх експлуатацію, приймаючи на себе згадані функції оператора (судновласника). У пасажирському судноплавстві типовою є така схема організації перевезень (рис. 1).

У зазначеній схемі *можуть мати місце деякі модифікації*, наприклад:

– замість судновласника оператором може виступити туристична фірма-фрахтувальник,

яка фрахтує пасажирське судно на умовах тайм-чартеру (рис. 2);

– морський агент, маючи ліцензію на туристичну діяльність і одночасно будучи туроператором, що займається залученням пасажирів, резервуванням та букуванням місць, може сам зафрахтувати судно, виступаючи одночасно як оператор і генеральний агент (рис. 3);

– тревел-агент (туроператор) може виступати як генеральний агент, приймаючи на себе, таким чином, виконання всього комплексу заходів, пов'язаних із завантаженням судна та залученням пасажирів (рис. 4).

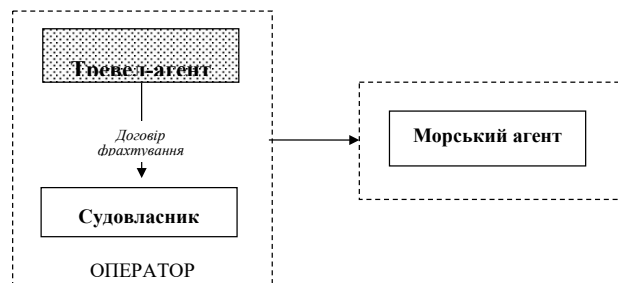


Рис. 2. Оператор у схемі організації пасажирських перевезень

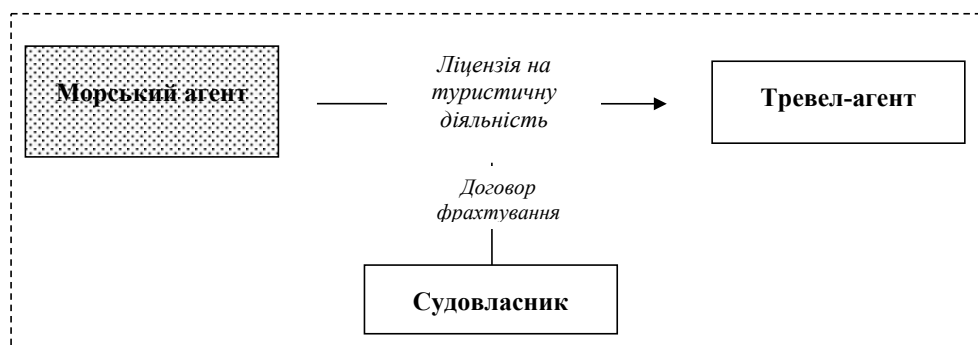


Рис. 3. Оператор та генеральний агент у схемі організації пасажирських перевезень

У загальному вигляді з урахуванням виконуваних учасниками функцій структура організації пасажирських перевезень може бути наступною (рис. 5).

Оператором лінії або круїзу може виступати безпосередньо судновласник або туристична фірма-фрахтувальник.

Судновласник щорічно скликає агентів та туроператорів, які обслуговують його судна на нараду, на якій розглядаються загальні питання та результати роботи лінії, комерційна діяльність агентів і туроператорів, узгоджуються розклади та тарифи на наступний рік, розподіляються квоти місць, складається кошторис витрат, перелік заходів тощо.

Надання судна по чартеру туристичним агентствам є вигідним та зручним для судновласника способом експлуатації судна, оскільки він звільняється від обов'язків щодо реалізації квитків, проведення рекламних заходів та екскурсійного обслуговування пасажирів у портах заходу. Згідно з укладеним договором фрахтування проведення

всіх заходів, пов'язаних з комерційною експлуатацією судна, стає і правом і обов'язком **фрахтувальника**. В даному випадку фрахтувальник, як самостійний оператор сам вступає у ділові взаємини з тревел-агентами з питань залучення клієнтів та організації продажу квитків та з морськими агентами з обслуговування судна в порту.

Коло обов'язків **агента**, широта його повноважень залежить від правового статусу (портовий агент, судовий агент, генеральний агент, спеціальний агент) та від виду судноплавства (круїзне або лінійне), яке він обслуговує.

Тревел-агент (туроператор) – це один із видів спеціальних агентів.

В силу специфіки своєї роботи кожен тревел-агент пов'язаний з багатьма туристичними та транспортними компаніями, готельними та ресторанными фірмами. Отримавши від капітана інформацію про екскурсії, замовлені групами туристів, тревел-агент повинен подбати про їх організацію, а за відсутності в нього ліцензії на це забезпечити проведення екскурсій через спеціалізовані фірми.

Зазвичай тревел-агент несе перед принципалами матеріальної відповідальності за обсяг реалізованих ним послуг, а стимулом його діяльності є комісійна винагорода, розмір якої становить певний відсоток від загальної суми виручки за реалізовані ним послуги.

Взаємини тревел-агента з його принципалом оформляють як письмової угоди, але можлива і усна домовленість.

Генеральний агент – це агент оператора (судновласника або фрахтувальника), який діє на підставі укладеної угоди, за якою він має виключне

право агентування всіх суден принципала в зоні дії агента. Генеральний агент, призначений у будь-якій країні чи регіоні, координує та контролює діяльність інших агентів у цій країні чи регіоні, які по відношенню до нього виступають як субагенти.

Судновласник чи генеральний агент залежно від сезону, величини та структури пасажиропотоку, а також техніко-економічних характеристик суден на напрямку, розподіляє квоту пасажирських місць між тревел-агентами. Порядок розподілу квот, система та терміни взаємної інформації регламентуються спеціальними інструкціями або положеннями.

За виконання своєї роботи генеральний агент отримує за договором із судновласником комісійну винагороду, яка

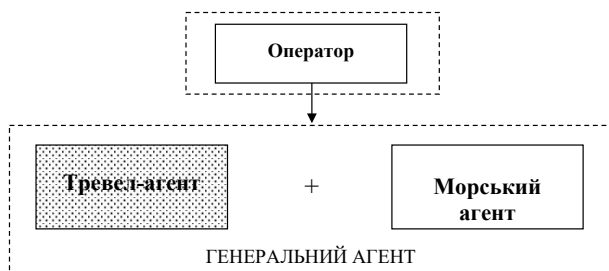


Рис. 4. Генеральний агент у схемі організації пасажирських перевезень

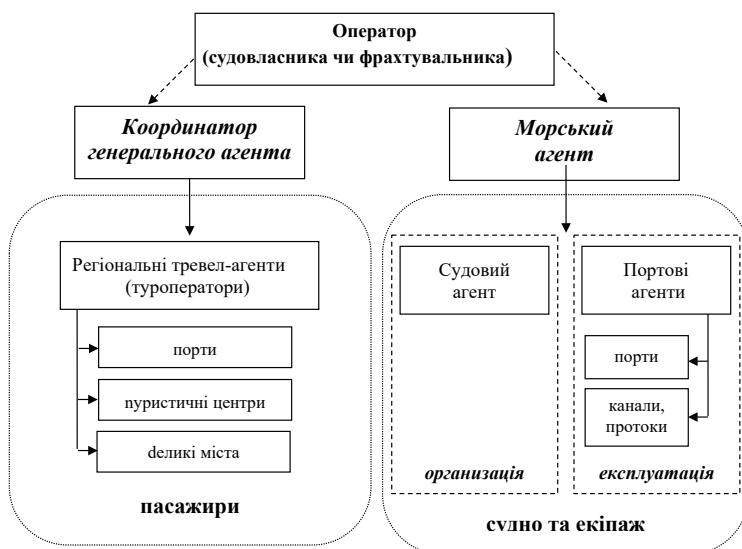


Рис. 5. Функціональна структура організації перевезень у пасажирському судноплавстві

становить певний договором відсоток від суми пасажирської виручки чи фрахту. Взаємини між судновласником та генеральним агентом регулюються Угодою на генеральне агентування (General agency agreement), яка досить широко охоплює всі аспекти співпраці сторін. Генеральна угода зазвичай укладається терміном від 3 до 5 років із щорічним уточненням найменувань використовуваних суден, термінів, розкладів, цін тощо.

Особливості туристичного ринку, обсяг оголошених на ринку круїзних програм, сезонність та специфіка попиту, необхідність залучення до реалізації програми великої кількості тревел-агентів іноді вимагають призначення **координатора генерального агента**, який обирається оператором у країні, де планується проведення круїзної програми, з-поміж великих туристичних фірм, які мають досвід у маркетингу морських круїзів. Призначивши генерального агента круїзної програми, оператор надає йому від свого імені повноваження на розробку проектів розкладів та цін, розподіл квот місць, організацію роботи туроператорів та контроль за їх діяльністю.

Морський агент як правило, виконує функції, які можна класифікувати так: організація всього комплексу заходів, пов'язаних з обслуговуванням судна в порту заходу, незалежно від того, хто оплачує портові збори та агентську винагороду; обслуговування пасажирів; обслуговування екіпажу судна.

Через агента оператор (судновласник чи фрахтувальник) входить у ділові відносини з третіми особами у різних галузях комерційної діяльності, яких можна віднести буксирування, лоцманську проводку, оренду устаткування, страхування, постачання тощо.

За існуючими в портах звичаями пасажирські судна мають статус «**яхтового обслуговування**», тобто пасажирському судну всі необхідні послуги надаються в першу чергу через агента пасажирського судна, таким чином, він зобов'язаний стежити за тим, як виконується це положення імміграційною, санітарною, митною та портовою владою, буксирною, лоцманською, шипчандлерською та іншими компаніями. Це означає, що лоцман повинен бути заздалегідь попереджений про час підходу судна та чекати його в обумовленому місці, щоб без затримки здійснити проведення судна до підготовленого причалу. Так само повинні бути замовлені буксири при постановці судна до причалу та відході від нього.

На підставі інформації тревел-агентів морський агент готує і представляє імміграційним,

митним і санітарним владі в терміни, зумовлені місцевими правилами, пасажирський маніфест, організує посадку (висадку) пасажирів і навантаження (вивантаження) багажу, що належить їм, і автомашин. Затримка виходу пасажирів на берег з вини агента є неприпустимою і в подібних випадках ніякі вибачення перед пасажирами не рятують положення. Якщо стоянка триває кілька днів, судновласник та його агент повинні виявити турботу про тих пасажирів, які використовують судно. Усі пасажири повинні бути сповіщені про точний час відплиття і попереджені, що запізнілі повинні наздоганяти судно в наступному порту заходу будь-яким видом транспорту власним коштом. Агенту слід своєчасно поінформувати адміністрацію судна, дирекцію круїзу і відповідно пасажирів про всі місцеві митні, імміграційні та санітарні правила, щоб не поставити екіпаж і пасажирів у скрутне становище. Якщо пасажирське судно з будь-якої причини порушує оголошений розклад, агент зобов'язаний потурбуватися про розміщення пасажирів, що прибули, і проінформувати свого принципала про вжиті ним заходи і понесені у зв'язку з цим витрати. Однією з найважливіших функцій агента пасажирського судна є організація постачання. Враховуючи короткий період стоянки круїзних та особливо лінійних суден, великі обсяги та широкий асортимент постачання, підготовку постачальницьких операцій необхідно розпочинати задовго до приходу судна до порту. Агент по радіо отримує заявки судна на бункер, воду, олії, продовольство та інші види постачання, багато з яких не характерні для суден вантажного флоту; квіти, свіжі газети та журнали, зубочистки, серветки тощо. Агент розміщує замовлення, попередньо вторгує ціни з відповідними фірмами, рекомендованими судновласником, погоджує з власниками фірм час доставки постачання на борт судна, маючи на увазі, що пасажирське судно не може бути затримане в порту ні на хвилину.

Агент може виступати також і як **брокер-посередник** між судновласником і фрахтувальником пасажирського судна. Розмір брокерської комісії агента визначається угодою між трьома сторонами під час укладання угоди.

Як у лінійному, і у круїзному судноплаванні існує типова форма угоди з агентами, де докладно регламентуються правничий та обов'язки сторін, зокрема, система оформлення проїзних документів, звітності, терміни і порядок переказу грошей судновласнику чи генеральному агенту.

Проведення підготовчих робіт, завчасне надання необхідних і правильно оформлених

документів офіційній владі, проведення низки організаційних заходів, пов'язаних із підготовкою до прийому пасажирського судна, є найважливішою частиною роботи портового агента. Добре організований та підготовлений прийом сприяє продовженню корисної стоянки судна, збільшенню часу участі пасажирів у берегових екскурсійних програмах.

Підготовча робота агента з обслуговування судна починається з отримання їм інформації про підхід судна. Першою турботою агента є сповіщення про підхід судна з подальшим уточненням з отримання додаткової інформації від капітана судна часу підходу. Далі агент має подбати про завчасне номінування причалу.

В портах, де лоцманська та буксирна проводка судна до причалу складається з двох операцій – морської та портової, агент зобов'язаний скоординувати їх таким чином, щоб не допустити простою судна на стику двох операцій.

Після отримання від судна попередньої інформації (дається за 48 годин і за 24 години) про передбачуваний час підходу (ETA – expected time of arrival) до точки прийому лоцмана (Pilot position) агент дає заявки до адміністрації порту:

– **на підхід** (окрема заявка, за тією ж формою, надається до митної служби),

– **на бункерування судна водою** (у заявці необхідно вказати не лише потрібну кількість води, а й адресу місцезнаходження судновласника),

– **на зняття сухого сміття** (згідно з існуючими правилами, у курортних містах з пасажирських суден приймається тільки сухе сміття нехарчового походження, харчові відходи здавати на берег заборонено).

До 2003–2004 років, ніяких складнощів у вирішенні питання бункерування судна не було. Судно подавало заявку агенту про необхідність бункерування прісною водою після приходу до порту. Агент подавав заявку порту, порт інформував відповідну митну службу про заплановане бункерування. Після приходу в порт пасажирське судно отримувало прісну воду в необхідній кількості, а порт отримував належну винагороду за надані послуги (порти продають не воду, а свої послуги з організації бункерування). А послуги, що надаються портами, відповідно до чинного законодавства не підлягають спеціальному митному оформленню.

У 2004 р. митні органи виставили вимогу щодо необхідності оформлення митних декларацій за формою МД-2 при організації бункерування круїзних суден прісною водою. Для такого оформлення

у вантажний відділ припортової митниці потрібно було подати такі документи: заявку на ім'я начальника порту із зазначенням кількості води, необхідної для бункерування судна та юридичної адреси судновласника; договір про взаємини між портом та агентською компанією, що працює на території порту; копію аркуша судновласника для номінування агента; засвідчений переклад листа про номінування агента судновласником; копію заявки на бункерування водою з обов'язковим зазначенням необхідної кількості тонн;

засвідчений переклад заявки судна на бункерування водою;

документ, у якому зазначено прапор судна та місцезнаходження судновласника (класифікаційне свідоцтво відповідного Реєстру).

У 2007 р. портам та агентуючим компаніям були пред'явлені нові митні вимоги, які ще більше ускладнили процедуру декларування водопровідної води. Згідно з виставленими вимогами, агенти повинні при оформленні заявки на бункерування судна подавати в митні органи не номінацію від судноплавної компанії, а договір агентування.

За існуючою схемою капітани вказували в заявці лише необхідність отримання бункера в порту заходу. Після приходу судна вода подавалася на борт через береговий водопровід у максимальній можливій кількості. Після закінчення бункерування,

Перед відходом судна підписувалися документи, що підтверджують кількість відпущеної судну води, судновласнику виставлявся рахунок, який оплачувався своєчасно та в повному обсязі.

Відповідно до нових вимог, до початку бункерування оформляється митна декларація форми МД-2 на заявлену кількість води. Після її оформлення (на бланку декларації наприкінці оформлення налічується 5–6 різних митних печаток та штампів), з отриманням дозволу від відповідної митної служби починається процес бункерування. Подача води на судно зупиняється після фіксації кількості відпущеної води на водомірі.

Основна проблема тут полягає в тому, що у разі отримання від судна заявки на поставку додаткової кількості води, цю заявку практично неможливо виконати, оскільки задекларована кількість води вже видана, а на оформлення нової декларації часу не залишається. Періодично митним брокером можуть вимагатися й інші документи, без надання яких виникають проблеми з оформленням митної декларації, що у свою чергу може перешкоджати своєчасному початку бункерування судна прісною водою.

Дуже важливим моментом в організації прийому пасажирських суден у портах є організація та порядок роботи офіційної влади. В даний час робота організована так, що проходить не більше 15–25 хвилин з моменту підйому комісії на борт судна до отримання вільної практики для проведення пасажирських операцій та участі у екскурсійних програмах.

До складу комісії (як правило, не менше 10–12 осіб) крім агента входять представники: санітарно-карантинного відділу порту, прикордонної (імміграційної) служби, митної влади, ветеринарного та фітосанітарного контролю, екологічної служби, соціальних служб роботи з моряками (клубу або міжнародного центру роботи з моряками).

Враховуючи, що робота комісії з документами вимагає досить тривалого часу, головне завдання агента перед початком документального оформлення судна, вирішити питання з владою про дозвіл виходу пасажирів на берег. Як правило, члени комісії не мають заперечень проти такого порядку роботи. Тим більше, що чинне положення про порядок пропуску через державний кордон передбачає лише документальне оформлення круїзних суден.

Тому агент насамперед отримує від пасажирського помічника екземпляри Пасажирського маніфесту та Суднової ролі. Уточнює, чи відповідають вони спискам, попередньо висланим агенту і представленим імміграційній службі.

Якщо змін немає, то, як правило, прикордонній владі за погодженням з представниками митниці та СКО, дають дозвіл на вихід пасажирів. Агент може повідомити пасажирського помічника, що "Ship is cleared for the passengers".

Після закінчення документального оформлення судна та сходу влади на берег агент приступає до виконання судових заявок, а також займається організацією підготовки документів, необхідних для оформлення відходу судна.

Зійшовши на берег, агент вручає капітанові портового нагляду такі документи: Генеральна декларація з додатком списку чинних судових документів; копія Мерительного свідчення (Tonnage Certificate); Суднова роль; Список пасажирів.

На агенті лежить обов'язок своєчасного подання заявок усім компаніям та установам, які беруть участь у обслуговуванні судна. Агент повинен проконтролювати виконання всіх видів послуг та формальностей у узгоджені терміни.

У період стоянки судна в порту крім документального оформлення агент організує вико-

нання низки операцій з обслуговування судна та екіпажу: постачання судна паливом, судовими оліями, прісною водою, продовольством тощо, ремонт судна або судового обладнання, відновлення або заміна за необхідності судових сертифікатів, прання білизни для екіпажу та пасажирів, здавання судном сміття, фекальних вод та баласту, видача готівки капітану та команді за їх заявкою, медичне обслуговування пасажирів та членів екіпажу, їх госпіталізація та репатріація з одужання, організація зміни екіпажу та узгодження нової судової ролі з прикордонною владою, доставка та відправлення судової кореспонденції, ряд інших обов'язків.

Організація відходу пасажирського судна значно простіша, ніж виконання формальностей на відхід вантажного судна. Як правило, все документальне оформлення відбувається на березі, влада на борт судна перед відходом не піднімається.

Для документального оформлення відходу агент повертає представникам митної служби комплект документів, отриманий адміністрацією судна від митної служби до приходу з відповідними відмітками митниці. Додатково представникам митниці надається комплект документів в одному примірнику, аналогічний представленому комплекту документів на прихід. Для адміністрації судна митного оформлення документів не здійснюється і будь-які документи на судно не передаються.

Агент повинен прибути на судно не менше ніж за годину до відходу судна з порту, щоб було достатньо часу оформити дисбурсментські рахунки та звітувати про виконану роботу за заявками адміністрації судна. Після виконання цих заходів агент вручає пасажирському помічнику акти СКО та карантинних служб, Суднову роль та Пасажирський маніфест з відмітками прикордонної служби, які мають бути представлені в наступному порту заходу. "Port Clearance" – остаточний документ, що вручається агентом пасажирському помічнику. Цей документ підтверджує, що судно не має жодних зобов'язань перед портом і може безперешкодно виходити в рейс згідно з розкладом. Про закінчення документального оформлення судна та його готовність до виходу в рейс після повернення всіх пасажирів на борт агент повідомляє по УКХ зв'язку капітану портового нагляду та лоцманам.

Після відходу судна з порту робота агента не закінчується, агент зазвичай виконує такі функції:

– інформування судновласника про всі події, що стосуються стоянки судна в порту. Як правило,

в e-mail повідомленні, що надсилається судновласнику, передається наступна інформація: час підходу судна на рейд, час підйому лоцмана на борт, час швартування судна до причалу, початок роботи влади, початок висадки пасажирів на берег, випадки організації медичного обслуговування пасажирів та членів екіпажу, ін.

Також дається інформація: про прибуття агента на борт судна для оформлення відходу, фіксується час приходу лоцманів на борт, зазначається час закінчення підготовки документів, час вручення документа "Port Clearance", час повернення останніх пасажирів на борт судна, время отшвартовки судна от причала;

- інформування агента порту призначення про час відходу судна, що передбачається прибуття в порт призначення;
- здійснення грошових розрахунків з третіми особами за витратами судна, формування дисбурсментських рахунків та відправлення їх у відповідний банк судновласника;
- інкасація фрахтової виручки та здійснення переказів фрахту судновласнику;
- регулювання претензій за окремими дорученнями судновласника та капітана.

За сучасними міжнародними нормами, що склалися, для оформлення яхтового заходу в іноземний порт, **капітан надає владі** три основні документи: Суднова роль; Судновий квиток; Транзитний лог, в якому відображаються позначки імміграційної, митної та інших контролюючих служб.

У закордонних портах оформленням яхт займається самостійно судновий агент, на борт яхти не піднімається ніхто, крім агента. У портах України оформлення яхт здійснюється згідно з [14-15]. Як впливає з вимог цього документа, **до складу комісії з контролю яхт, їхнього екіпажу та пасажирів** входять представники: прикордонного контролю, митного контролю, ветеринарного та фітосанітарного контролю, логічного контролю, санітарно-карантинного контролю, контролю над переміщенням культурних цінностей.

Питання організації списання з судна хворих пасажирів і членів екіпажу з метою їх подальшої госпіталізації організаційно не складне. Госпіталізація потрібна у випадках складних захворювань і агент є єдиною особою, яка може і повинна надавати увагу списаному з судна хворому іноземному громадянину.

При отриманні інформації від адміністрації судна про необхідність списання хворого пасажира або члена екіпажу, агент повинен офіційно інформувати санітарно-карантинний відділ порту,

імміграційну та митну служби. Для списання хворого необхідно отримати висновок судового лікаря про хворобу, в якій обов'язково має бути письмово зазначено, що медична служба судна вимагає госпіталізації хворого в береговому лікувальному закладі.

При списанні з судна члена екіпажу агент повинен отримати від адміністрації судна також письмову гарантію про те, що всі витрати на госпіталізацію та подальшу репатріацію здійснюються за рахунок судновласника. Надалі агент діє від імені судновласника, оплачуючи всі необхідні витрати, пов'язані з лікуванням та репатріацією моряка. Після одужання хворого члена екіпажу та відправлення його на батьківщину всі витрати включаються додатковий дисбурсментський рахунок.

Агентська компанія, що займається агентуванням круїзних суден, в обов'язковому порядку повинна мати довгостроковий договір з міськими лікувальними установами, в якому обумовлюється порядок госпіталізації іноземних громадян та надання їм лікарняних палат. При укладанні договору з лікувальною установою необхідно уточнити, якими страховими товариствами дана лікувальна установа уповноважена надавати медичну допомогу хворим у разі настання страхових випадків.

Туроператор зобов'язаний страхувати пасажирів, які беруть участь в екскурсіях і, при необхідності, організувати цим пасажирам належне медичне обслуговування. У зв'язку з цим, з усіх питань, у тому числі пов'язаних з наданням медичних послуг пасажирам, необхідністю госпіталізації, судова адміністрація звертається до судового агента.

Крім того, часто пасажири подорожують сім'ями, тому члени сім'ї хворого (чоловік, дружина, діти) можуть виявити бажання зійти на берег разом із захворілим родичем. Агент у разі має подбати про забезпечення родичів житлом на березі. Однак у цьому випадку також необхідно врахувати, що деякі пасажири мають страховку, згідно з якою у випадках важких захворювань за ними страхова компанія висилає санітарну авіацію для доставки в європейські лікувальні клініки. Тому агент має попередити родичів, що санітарна авіація бере на борт лише хворого без об'ємного багажу. Родичам доведеться діставатися додому самостійно.

При списанні пасажира з судна агенту зазначається, що всі витрати у разі пасажир компенсує рахунок свого страхового поліса. Страхових полісів, так само як і страхових компаній, що забез-

печують страхування пасажирів, велика кількість. Тому агент обов'язково перед списанням хворого пасажирів з борту судна повинен з'ясувати в дирекції круїзу назву та адресу туристичної фірми, в якій даний пасажир придбав квиток на круїз.

Справа в тому, що незалежно від особистої страховки, що є у пасажирів, кожна туристична фірма в обов'язковому порядку страхує життя і здоров'я пасажирів при реалізації квитків на круїз. Тому якщо індивідуальний страховий поліс пасажирів не акцептується лікувальним закладом, агенту необхідно зв'язатися з туристичною фірмою, що реалізувала квиток на круїз. У цьому випадку туристична компанія забезпечує відшкодування витрат згідно з чинними міжнародними нормами. Але якщо своєчасно її виконати, отримати поруку турагентства на організацію лікування хворого пасажирів, то витрати агента будуть компенсовані у повному обсязі.

Заявка на госпіталізацію пасажирів від судового лікаря може надійти за кілька хвилин до запланованого відходу судна. Агенту слід у стислий термін оформити необхідні для списання пасажирів документи, зібрати його особисті речі, викликати «Швидку допомогу», інформувати владу, вирішити низку інших організаційних

питань. Тому часто питання про наявність у пасажирів страхового поліса відходять на другий план.

Однак необхідно пам'ятати, що організація медичного обслуговування тяжко хворого іноземного пасажирів вимагає від агента значних матеріальних витрат. Допомога хворому необхідно надавати негайно, проте, якщо агент не матиме достатньої інформації про страхування пасажирів, це може призвести до економічних втрат морського агентства.

Висновки. В результаті аналізу діяльності морського агента в пасажирському судноплаванні було зроблено висновок, що відмінною особливістю є робота з великим колом осіб: пасажирів, контролюючі органи, портова влада, компанії, що забезпечують припасами, туристичні компанії, лікувальні установи. При цьому в деяких випадках, наприклад, при різкому погіршенні самопочуття пасажирів, необхідно діяти екстрено, оперативно, вміти прийняти правильне рішення, здатне задовольнити всі зацікавлені сторони.

Вивчення даного питання надалі дозволить визначити технологію функцій морського агента, скласти типовий алгоритм його дій, що дозволить автоматизувати процес агентування морських пасажирських суден.

Список літератури:

1. Петров І.М., Вичужанін В.В., Рудніченко М.Д., Шибаяєва Н.О., Шибаяєв Д.С. Проектування автоматизованої інформаційної системи підтримки діяльності морського агента в сервісних ергатичних системах. Вісник сучасних інформаційних технологій, 2018. № 1 (1). С. 36-48.
2. Петров И.М. Диверсификация агентской деятельности и предоставление шипчандлерских услуг. URL: http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/natural/sudovozhdenie/2011_20_Ptrov.pdf (дата звернення 15.12.2022)
3. Петров І.М. Модель оптимізації управління запасами на консигнаційних складах в сервісних ергатичних системах на морському транспорті. Науковий вісник Херсонської державної морської академії, 2016. № 2 (15). С. 57-64
4. Михайлова Ю.В. Пассажи́рские перевозки. Одесса, ОНМУ, 2013. 325 с.
5. Tourism towards 2030. Global overview / UNWTO. Gyeongju, 2011. 19 p.
6. Travel & Tourism Economic Impact 2011 Ukraine / World Travel & Tourism Council. London, 2011. 20 p.
7. Кодекс торговельного мореплавства України. 1994 р. (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № NN 47-52, ст.349).
8. Полтавський О. В. Договір морського агентування у світлі поділу норм Кодексу торговельного мореплавства України на приватні та публічні. Вісник Національного університету внутрішніх справ, 2004. № 26. С. 250-254.
9. Агентування морського торговельного флоту. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0066697-03> (дата звернення 14.02.2023)
10. Кулієв А., Саліхоглу М. Правова основа діяльності морського агента. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/12/20.pdf> (дата звернення 14.11.2022)
11. Балобанов О.О., Пальченко А.А. Збірник лекційних і практичних матеріалів з правового регулювання морського агентування. Одеса, 2021. 104 с.
12. Локотей Т. Операції з агентування морських суден: правове регулювання, бухгалтерський та податковий облік. [Електронний ресурс]. URL: https://jurliga.ligazakon.net/ru/analitics/167198_operats-z-agentuvannya-morskikh-suden-pravove-regulyuvannya-bukhgalterskiy-ta-podatkoviy-oblk (дата звернення 23.09.2022)
13. Селиванов В.В. Агентирование круизных судов и яхт. Одесса: Феникс, 2010. 240 с.

14. Постанова КМУ № 451 від 21.05.2012 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF#Text> (дата звернення 14.10.2022)

15. Наказ Міністерства інфраструктури України № 430 від 27.06.2013 «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту». https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1230-13?find=1&text=%D1%8F%D1%85%D1%82#w1_1 (дата звернення 18.10.2022)

Mykhailova Iu.V., Dolia O.E., Vil'shaniuk M.S., Steba A.A. FEATURES OF AGENCIES OF MARINE PASSENGER SHIPS

Transportation of passengers on ships is a very relevant topic today. Cruise routes and sea trips always attract a sufficient number of people willing to travel by ship. At the same time, a number of issues arise that must be resolved as soon as possible to satisfy the requests of all interested parties: passengers, shipowners, control authorities, port authorities, travel companies, insurance companies, shipchandler companies. In this case, there is a need to involve such a specialist as a maritime agent. He represents the interests of the principal in the port when the ship enters the port. The agent is able to coordinate the work of port services, such as tugboats, pilotage, port supervision. This article specifies the specifics of the work of a maritime agent on a passenger ship, its features. The functions of a maritime agent in passenger shipping are not typical of the work of an agent during the maintenance of cargo ships. In many sources, a lot of attention is paid to the sea agent who serves cargo ships, while there is a lack of material on the work of a sea agent in passenger shipping. The work examines the procedure for the interaction of a maritime agent with a travel agent, with the captain, the port authorities, the peculiarities of the service of a passenger ship, the procedure for the agent's actions in emergency cases, for example, in case of a sharp deterioration in the well-being of one of the passengers. The package of documents required for the registration of a passenger ship at the port both during the arrival and departure of the ship is also defined. The question of the general order of the organization of passenger transportation was studied, the functional structure of the organization of passenger transportation was presented, and the concept of classification of maritime agents in passenger shipping was defined. The issue of registration of yachts at the port was separately considered, as there are specifics of the operation of these vessels and the procedure for their arrival at the port.

Key words: maritime agency, maritime agent, passenger transportation, principal, ship, voyage, ship owner.