

УДК 341.3

ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРТОВОГО Й МІЖПОРТОВОГО БУКСИРУВАННЯ

Савич О.С., к. ю. н., доцент
кафедри морського права
Одеська національна морська академія

У статті визначено сучасні та історичні підходи до правового інституту буксирування, окреслено формат і напрям його еволюції. З'ясовано зміст інституту буксирування в колективних міжнародних угодах, вітчизняному морському законодавстві й локальних правових актах. Запропоновано шляхи вдосконалення інституту буксирування в сучасному морському праві.

Ключові слова: договір буксирування, міжпортове буксирування, морське право, портове буксирування, торговельне мореплавання.

В статье определены современные и исторические подходы к правовому институту буксировки, обозначены формат и направление его эволюции. Установлено содержание института буксировки в коллективных международных соглашениях, украинском морском законодательстве и локальных правовых актах. Предложены пути совершенствования института буксировки в современном морском праве.

Ключевые слова: договор буксировки, межпортовая буксировка, морское право, портовая буксировка, торговое мореплавание.

Savich O.S. COMPARING LEGAL CHARACTERISTIC OF INPORT AND INTERPORT TOWING

Author defines the current and historical approaches to the legal institution of towing; she outlines the format and direction of its evolution. The article defines the content of legal institute of the towing in collective international agreements also as in the national maritime law and the local legal acts. Ways of improving the institute of the towing in the modern maritime law are proposed at.

Key words: contract of towing, inport towing, interport towing, maritime law, merchant shipping.

Постановка проблеми. Поняття договору буксирування втрачає конкретний зміст, якщо не ділити його, відповідно до наявних видів морського буксирування, на договір портового буксирування й договір міжпортового буксирування. Іншими словами, неможливо вивчати договір морського буксирування взагалі, безвідносно до його видів. Необхідно розглядати або договір портового буксирування, або ж договір міжпортового буксирування. Наведене доводить актуальність зазначеної проблеми.

Ступінь розробленості проблеми. Зазначена проблема тією чи іншою мірою розкривається в роботах таких авторів, як І.В. Алексєєв, М.І. Брагінський., В.В. Вітрянський, О.Д. Кейлін, М.С. Мельников, В.П. Лебедєв, О.О. Ніцевіч, М.П. Петров, М.Е. Ходунов, О.М. Шемякін. Частина цих праць, що формує фундамент відповідної доктрини морського права, написана ще за радянських часів, потребує на істотне доопрацювання й удосконалення.

Метою статті є порівняльно-правовий аналіз портового та міжпортового буксирування. Завданнями статті є визначення онтологічного змісту відповідної національної, прикордонної й міжнародної нормативної бази, її порівняльний аналіз, критичне дослідження правової доктрини, що існує в цій площині.

Виклад основного матеріалу. Портове буксирування є найбільш розповсюдженим видом буксирування. Для великих суден укладання договору такого буксирування в більшості випадків є обов'язковим. Воно регулюється виключно нормами національного морського права. Відповідно до положень ст. 229 Кодексу торговельного мореплавання

України (далі – КТМ України), «за договором портового буксирування буксировласник за винагороду здійснює ввід у порт або вивід з порту суден та інших плавучих об'єктів, виконання маневрів судна, що буксирується, швартовних та інших операцій у портових водах. Договір портового буксирування може бути укладено в усній формі» [1].

Судно, перебуваючи в морському порту України, зобов'язане дотримуватися його режиму, тобто чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються безпеки порту й судноплавання в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, рятувальних і суднопіднімальних робіт, буксирування тощо [1] (ст. 85 КТМ України).

Предмет договору й інші умови договору портового буксирування обов'язкові для застосування в межах акваторії того чи іншого морського торговельного порту, містяться в обов'язкових постановках начальників відповідних морських портів. Такі правила слугують для забезпечення безпеки судноплавання та підтримання порядку в порту. Вони вимагають дотримання певних умов щодо техніки буксирування: маневрування, сигналізації тощо. Правила покладають обов'язки на учасників буксирних операцій і створюють правові наслідки для осіб, котрі порушили обов'язкові постановки.

Так, в обов'язкових постановках, як правило, указується, що керівництво буксируванням морських транспортних суден портовими буксирами в межах акваторії порту покладається не на капітана портового буксиру, а на капітана судна, що буксирується. Подібні положення ґрунтуються на ст. 230 КТМ України,



відповідно до якої управління портовим буксируванням здійснює капітан судна (об'єкта), що буксирується, якщо договором не встановлено інше. Угода про покладення обов'язків управління буксируванням на капітана судна, що буксирує, може доводитися тільки письмовими доказами [1].

Наприклад, у пункті 4.1. Обов'язкових постанов по державному підприємству «Бердянський морський торговельний порт» зазначалося, що «керівництво буксируванням самохідного судна здійснює капітан буксированого судна, незалежно від того, працює буксироване судно власною машиною чи ні. Керівництво буксируванням несамохідних суден і об'єктів здійснює капітан судна-буксирувальника» [2]. Оскільки, відповідно до положень ст. ст. 225 і 226 КТМ України, питання відповідальності за шкоду, заподіяну під час буксирування, вирішується залежно від того, хто керує буксируванням, вищенаведене положення обов'язкових постанов указує на майнову відповідальність власника судна, що буксирується, за збитки під час операцій, що здійснюються з використанням портових буксирів.

Але в пунктах 4.1.2 та 4.1.3 Обов'язкових постанов по Одеському морському торговельному порту вказується, що керівництво й контроль за роботою буксирів під час буксирування морських суден та інших плавзасобів валовою місткістю 500 тонн і більше в портових водах, а також під час швартовних операцій здійснюється капітаном судна, яке буксирується або швартується. Керівництво буксируванням суден і плавзасобів валовою місткістю до 500 тонн і несамохідних суден, незалежно від їх валової місткості, здійснює судноводій судна, що буксирує, якщо в договорі про буксирування не передбачено інші умови [3]. Аналогічне положення міститься в Обов'язкових постановках по Іллічівському морському торговельному порту.

У ст. 75 КТМ України закріплюється така функція морського порту щодо забезпечення безпеки мореплавства, як визначення районів обов'язкового використання буксирів. А ст. 231 КТМ України встановлює, що, з метою забезпечення безпеки плавання в портових водах, начальником порту може бути встановлено обов'язкове використання буксирів для входу, виходу й переміщення в акваторії порту, виконання маневрів, швартовних та інших операцій, а також визначено умови буксирування [1]. Так, в Обов'язкових постановках по Іллічівському морському торговельному порту в п. 2.3.3 зазначається, що всім суднам завдовжки 50 м і більше або валовою місткістю понад 500 тонн під час швартовних операцій використання буксирів обов'язкове [4].

Морське міжпортове буксирування зазвичай здійснюється з метою переміщення судна чи іншого плавучого об'єкта, які не в змозі самостійно пересуватися (наприклад несамохідне або аварійне судно) з одного пункту (місця) в інше. Морське буксирування може регулюватися різноманітними правовими нормами. Регулювання міжпортового буксирування за наявності в ньому «іноземного» елемента, а також якщо воно виконується на

морських шляхах, на які розповсюджується міжнародно-правовий режим, має здійснюватися із дотриманням норм міжнародного публічного та приватного морського права. Із розвитком міжнародного співробітництва значення морського міжпортового буксирування з наявністю «іноземного» елемента невинно зростає.

Для регулювання міжпортового буксирування, як і для морського судноплавства загалом, вагоме значення мають положення низки міжнародних конвенцій із морського права: Конвенція про відкрите море 1958 р., Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. тощо. Однак спеціальні норми, пов'язані із морським буксируванням, містяться тільки у двох конвенціях: у Міжнародній конвенції для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі 1910 р. [5], де розмежовуються буксирування й рятування, і в Міжнародній конвенції про вантажну марку 1966 р. [6], яка, на відміну від Конвенції про вантажну марку 1930 р., містить положення про те, що її дія розповсюджується на буксири й інші судна, що не перевозять вантажі та пасажирів, до яких раніше чинна Конвенція не застосовувалася.

Першочергове значення для морського міжпортового буксирування мають основоположні принципи, закріплені в Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р., такі як принцип свободи судноплавства у відкритому морі, принцип мирного проходу через територіальні води прибережних держав, принцип свободи проходу через міжнародні протоки й канали тощо [7]. Морське міжпортове буксирування, як і інші види мореплавства, має здійснюватися відповідно до загально визначених принципів і норм сучасного міжнародного права. Зацікавленість інших держав у використанні свободи відкритого моря теж має бути врахованою. Отже, на учасників морського міжпортового буксирування повною мірою розповсюджуються міжнародно-правові норми та звичаї, що регламентують безпеку судноплавства, запобігання забрудненню моря тощо.

Правовий статус учасників буксирування у відкритому морі може бути різним. Він визначається національною належністю судна (суден) і об'єкта, що буксирується. Якщо буксирне судно й судно, яке буксирується, плавають під одним прапором, то на таке буксирування розповсюджується принцип виключної юрисдикції держави прапора. Якщо ж буксирне судно й судно, яке буксирується, плавають під різними прапорами, то, відповідно, на кожне судно буде розповсюджуватися юрисдикція держави його прапора.

Так, під час морського міжпортового буксирування місця відправлення та призначення буксирувальної операції можуть знаходитися в різних державах, а судна буксирування можуть мати різні прапори, тобто різні національності. Тому на регулювання таких правовідносин, що виникають між учасниками буксирування, можуть бути спрямовані різні національні законодавства. У зв'язку з цим, під час морського міжпортового буксирування, як і загалом у міжнародному торговель-

ному мореплавстві можливі колізії різнонаціональних законів.

Для вирішення таких колізій провідну роль відіграють колізійні норми та принципи, що застосовуються судами й арбітражами різних держав. Загальна причина виникнення таких колізій – великі розбіжності між законодавствами окремих держав. Правовідносини по морському буксируванню, наприклад, регулюються неоднаково різними національними законодавствами, особливо якщо йдеться про міжпортове буксирування. Це зумовлює необхідність вивчення колізійних принципів і норм, що діють у морському праві різних країн, та розроблення таких норм, якщо їх немає, так як вони роблять можливим установити, який закон буде застосований іноземним судом чи арбітражем у кожному конкретному випадку.

Так, ст. 14 КТМ України встановлює, що відносини за договорами морського перевезення вантажів, фрахтування судна на термін, фрахтування судна без екіпажу, лізингу, буксирування, морського страхування регулюються законодавством держави за згодою сторін. А в разі відсутності згоди сторін щодо застосування права відносини сторін регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного перебування сторона, яка є власником судна, що здійснює буксирування, – у договорі буксирування [1].

У склад міжнародного морського приватного права кожної держави входять колізійні норми її внутрішнього права, а також матеріальні норми, уніфіковані в порядку міжнародних конвенцій, учасником яких вона є. На сьогодні діє значна кількість міжнародних конвенцій із морського права. Але, за рідким винятком, у них відсутні норми, що належать до морського буксирування.

Міжнародно-правове регулювання морського буксирування, особливо морського міжпортового буксирування, як спеціальної галузі, що володіє специфічними рисами, потребує подальшого вдосконалення. Задля цієї мети може бути розроблена та прийнята спеціальна міжнародна конвенція, яка регулювала б усі різноманітні відносини, що виникають у зв'язку з морським буксируванням, і, безумовно, позитивно вплинула б на закріплення міжнародного економічного співробітництва.

Ст. 232 КТМ України дає визначення договору міжпортового буксирування, відповідно до якої за договором міжпортового буксирування власник одного судна (буксира) зобов'язується за винагороду буксирувати інше судно або інший плавучий об'єкт із одного порту (пункту) до іншого порту (пункту). Суттєві умови договору міжпортового буксирування наведені у ст. 233 КТМ України. Так, договір міжпортового буксирування укладається в письмовій формі. Договір повинен містити умови про порти (пункти) відправлення і призначення, час буксирування, права й обов'язки сторін, відповідальність за порушення договору, про ті особливості об'єктів, що буксируються і можуть впливати на безпеку буксирування, інші обставини, які

сторони вважають за необхідне обумовити окремо [1].

Вищенаведений перелік містить всі абсолютні необхідні умови договору міжпортового буксирування. Суттєвими умовами договору, відповідно до ст. 638 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України), визнаються також ті умови, щодо яких за вимогою однієї зі сторін має бути досягнуто згоди [8]. Отже, якщо одна зі сторін морського буксирування вважає за необхідне окремо закріпити деякі умови договору міжпортового буксирування, то без досягнення згоди щодо таких умов договір не буде вважатися укладеним.

Ст. 234 КТМ України встановлює порядок буксирування між портами України. За нею буксирування між портами України може здійснюватися виключно суднами під прапором України. Порядок буксирування між портами України, а також буксирування з (до) іноземних портів, що виконується суднами під прапором України, регулюється КТМ України [1]. Виходячи зі змісту статті, можна зробити висновок, що морське міжпортове буксирування може бути поділене на буксирування у великому та малому каботажі й на буксирування у міжнародному сполученні. Відповідно до ст. 235 КТМ України, управління міжпортовим буксируванням здійснюється капітаном судна, що буксирує. Капітан такого судна не має права втручатися у внутрішньосуднове життя судна (об'єкта), що буксирується [1].

Право власника буксирного судна призначити начальником буксирувальної операції особу, яка не є капітаном одного з буксирів, закріплюється у ст. 236 КТМ України. Правовідносини між такою особою та капітанами буксирів і об'єкта, що буксирується, визначаються договором міжпортового буксирування [1].

Важливі правові наслідки неготовності судна (об'єкта) до буксирувальної операції передбачені ст. ст. 237 і 238 КТМ України. Так, у разі неготовності об'єкта до буксирування в обумовлені договором строки після прибуття буксира в пункт відправлення власник буксирного судна має право розірвати договір із покладенням на власника об'єкта, що підлягає буксируванню, усіх понесених буксиром власником витрат, пов'язаних із переходом буксира в пункт відправлення і зворотним переходом його в порт базування або інший пункт, розташований не далі ніж порт базування, а також відшкодуванням не отриманих прибутків (утраченої вигоди). У разі прибуття буксира в пункт відправлення в не морехідному стані, не підготовленим до обумовленого договором буксирування, власник об'єкта, що підлягає буксируванню, має право розірвати договір із покладенням на буксиром власника всіх понесених ним витрат, а також вправі стягнути доходи, які власник об'єкта отримав би, якщо буксирувальна операція була б виконана належним чином.

Отже, портове й міжпортове буксирування мають різні правові характеристики, хоча в їхній правовій природі є багато спільного. Розрізняються ці договори за територіальною сферою, у якій надаються послуги буксирування, – за договором портового буксирування буксиром власник здійснює ввід у порт або



вивід з порту, виконання інших операцій у портових водах, тобто буксирування обмежується акваторією одного порту, а під час міжпортового буксирування судно або інший плавучий об'єкт буксирується між різними портами. Договір портового буксирування може бути укладений в усній формі, а для договору міжпортового буксирування передбачена письмова форма. Однак покладання обов'язків із управління буксиральною операцією на капітана судна, що буксирує, може бути підтверджене тільки письмовими доказами.

За час становлення й розвитку інституту морського буксирування автори, котрі заперечували самостійну юридичну природу договору буксирування, зараховували його до різновидів таких відомих цивільному праву договорів: договору підряду; договору найму (оренди) транспортного засобу; фрахтування судна; договору перевезення тощо. Але найчастіше вважалося, що договір портового буксирування є різновидом договору підряду, а договір міжпортового буксирування – договором перевезення [9, с. 19]. Спільним для договору буксирування та договору підряду є те, що власник буксирного судна зобов'язується виконати певну роботу – буксирування – за завданням замовника (власника об'єкта, що буксирується). Однак цим і обмежується схожість договору буксирування з договором підряду.

Договір підряду є договором на виконання роботи за винагороду, про що свідчить ч. 2 ст. 837 ЦК України [8]. Його предметом є кінцевий результат (індивідуально визначена річ, яку підрядник повинен виготовити), тобто матеріалізовані результати створення, перетворення, поновлення й навіть ліквідації речей [57, с. 465]. Під час же виконання операцій із буксирування, як і під час інших транспортних операцій, будь-які матеріальні (матеріалізовані) цінності не створюються та не перероблюються: матеріальним благом, що створюється транспортом, є сам процес переміщення, транспортування. Необхідно також звернути увагу, що під час буксирування й підряду відповідальність сторін за ненадане виконання зобов'язань регулюється різними правовими нормами.

Визначення договору буксирування як різновиду договору найму (оренди) транспортного засобу ґрунтується на тих обставинах, що за договором буксирування для пересування об'єкта, що буксирується, надається буксир. Справді, спостерігається схожість договору портового буксирування та договору оренди транспортного засобу, коли буксирне судно надається для портових буксирних операцій і діє під управлінням судна, що буксирується. У міжпортовому буксируванні буксир відіграє провідну роль у транспортному процесі і, як правило, управляє буксируванням, а основним обов'язком його власника є доставка об'єкта, що буксирується, з одного пункту в обумовлений інший. Але й договір, що укладається під час портового буксирування, має лише поверхову схожість із договором оренди транспортного засобу.

Договір найму (оренди) транспортного засобу – це договір, відповідно до якого най-

мачу (орендарю) за плату надається транспортний засіб у тимчасове володіння та користування [10, с. 446]. Ст. 800 ЦК України встановлює, що наймач самостійно здійснює використання транспортного засобу у своїй діяльності [8]. Отже, орендар стає тимчасовим власником орендованого майна й експлуатує його від свого імені. Але такий характер правовідносин не спостерігається за договором морського буксирування. Буксир надається для виконання буксирних операцій, а не як майно.

Договір морського буксирування, що подається в КТМ України, передбачає можливість буксирування буксирним судном іншого судна або плавучого об'єкта протягом певного часу. Подібне формулювання може породити суперечності під час розмежування договору морського буксирування та договору чартеру (фрахтування) суден. За договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судовласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів і для інших цілей торговельного мореплавства на певний час (ст. 203 КТМ України) [1]. Так, судно надається фрахтувальнику в тимчасове володіння й користування, чого не відбувається за договором морського буксирування. Також надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене та не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер), а договір морського буксирування передбачає приведення в морехідний стан буксирного судна виключно власником буксирного судна. Отже, схожість договору морського буксирування та договору чартеру (фрахтування) суден є лише поверховим.

Договір буксирування – договір про переміщення майна, тобто це транспортний договір, і в цьому стосунку він близький до договору перевезення, оскільки судно або інший плавучий об'єкт, що підлягає буксируванню, ототожнюється з вантажем. Але про схожість вищевказаних договорів можна говорити лише маючи на увазі буксирування на певну відстань (міжпортове буксирування), а не буксирування для виконання маневру (портове буксирування).

Справді, договір міжпортового буксирування близький за своєю юридичною природою із договором перевезення вантажу. Ст. 133 КТМ України визначає, що за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж із порту відправлення в порт призначення й видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт) [1].

Економічною метою морського міжпортового буксирування, як і перевезення вантажу, є переміщення матеріального об'єкта з одного пункту в обумовлений інший. Проте, відповідно до договору буксирування суден та інших несамохідних об'єктів, на власника буксирного судна не покладається обов'язок транспортування вантажу, на нього поклада-

ється обов'язок лише надати буксирну тягу або буксирне штовхання. Крім того, поняття буксирування охоплює не тільки обов'язок буксирувати на певну відстань судна й інші плавучі об'єкти, а й обов'язок буксирувати їх для виконання певного маневру. Саме ця обставина виключає можливість обговорення подібності договору буксирування загалом із договором перевезення. Ще однією відмінністю вищевказаних договорів є те, що за договором перевезення об'єкт, що транспортується, переміщується на транспортному засобі (на борту судна), тоді як під час буксирування він знаходиться за межами буксирного судна.

Висновки. Роль буксирування на морському транспорті невпинно зростає. Регулюванню цього інституту присвячено багато міжнародних конвенцій і національних нормативних актів. На науковому рівні постійно вдосконалюються теоретичні основи буксирування: пропонуються різні визначення поняття, класифікації, перспективи та напрями розвитку нормативного регулювання. Розкриваючи сутність договору морського буксирування, важливо враховувати такі його два різновиди, як портове буксирування й міжпортове буксирування. Ці дві категорії мають різні правові характеристики, хоча в їхній правовій природі є багато спільного. У виключно правовому значенні буксирування необхідно відрізнити від надання допомоги (рятування), буксирування судна криголамом і буксирування лісу в плотах. Правовий зміст правовідносин, що виникають у зв'язку із морським буксируванням, не можна ототожнювати з правовідносинами на основі цивільно-правових договорів підряду, найму (оренди), перевезення тощо. Однак правовий зміст кожного з видів буксирування – портового та міжпортового – має окремі спільні елементи з деякими вищеведеними договорами.

На сьогодні діє значна кількість міжнародних конвенцій із морського права. Але, за рідким винятком, у них наявні норми, що належать до морського буксирування, а за-

конодавча база України не досконала і застаріла. Задля усунення прогалин у праві може бути розроблена та прийнята спеціальна міжнародна конвенція, як регулювала б усі різноманітні відносини, що виникають у зв'язку з морським буксируванням, і, безумовно, позитивно вплинула б на закріплення міжнародного економічного співробітництва. Це має стати підґрунтям для нових наукових досліджень.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL:<http://zakon4.rada.gov.ua/rada/show/176/95-вр>.
2. Обов'язкові постанови по державному підприємству «Бердянський морський торговельний порт» / Бердянський морський торговельний порт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL:<http://www.bmtport.com.ua/menu/view/36>.
3. Обязательные постановления по государственному предприятию «Одесский морской торговый порт» и портопункту «Змеиный» / ГП «Одесский морской торговый порт». Нормативная документация [Электронный ресурс]. – Режим доступа : URL:<http://news.port.odessa.ua/?menu=5>.
4. Обов'язкові постанови по Іллічівському морському торговельному порту / ДП «Іллічівський морський торговельний порт». Перевантажувальні потужності документация [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL:http://www.ilport.com.ua/ckfinder/userfiles/files/postanovy_2010_ua.pdf.
5. Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 года документация [Электронный ресурс]. – Режим доступа : URL:<http://www.rumc-reka.ru/Conventions/Conventions3-1910.htm>.
6. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=896_007.
7. Конвенція ООН з морського права 1982 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL:<http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?user=c&find=1&org=394>.
8. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL:<http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=435-15>.
9. Демиденко В.В. Морская буксировка (правовое регулирование) : [учебное пособие] / В.В. Демиденко. – М. : ЦРИА «Морфлот», 1980. – 52 с.
10. Цивільний кодекс України : [науково-практичний коментар] / [С.О.Харитонов, О.І. Харитонova, Н.Ю. Голубева та ін.]. – 2-е вид., перероб. та доп. – К. : Правова єдність, 2009. – 744 с.