

УДК 347.763

Віктор Попов,аспірант кафедри цивільного права № 2
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

ПРАВОВА ПРИРОДА ТА ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ БУКСИРУВАННЯ

Стаття присвячена дослідженню правової природи договору буксирування та його місця в системі зобов'язального права. Проведено аналіз та виявлено невідповідності в чинному законодавстві України. Надано правову характеристику та запропоновано поділ договору буксирування на види.

Ключові слова: договір буксирування, перевезення вантажів, транспорт, транспортний засіб, послуги.

Постановка проблеми. На сучасному етапі динаміки розвитку законодавства України у вітчизняній та зарубіжній цивілістиці відсутній єдиний підхід щодо віднесення того чи іншого предмету матеріального світу до об'єктів договору перевезення вантажу. Чи є той або інший об'єкт вантажем або його слід відносити до якоїсь іншої групи предметів? Саме тому залишається відкритим питання щодо визначення правової природи договору буксирування. У чинному Цивільному кодексі (далі – ЦК) України, прийнятому в 2003 році, відсутні правові норми, що регулюють відносини буксирування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблему визначення приналежності договору буксирування до договорів перевезення досліджували такі відомі науковці, як М.І. Брагинський, В.В. Вітрянський, О.С. Іоффе, О.Д. Кейлін, М.О. Тарасов, Б.Б. Черепакін та інші. При цьому предметом уваги насамперед є суперечливість поглядів стосовно визначення договору буксирування видом договору перевезення чи окремим цивільно-правовим договором, а також стосовно сфери застосування договору буксирування виключно тільки на водному виді транспорту, хоча він може бути укладений і при використанні інших видів транспорту.

Метою статті є дослідження правової природи договору буксирування, його місця в системі зобов'язального права та визначення видів договору буксирування.

Виклад основного матеріалу. Необхідно зазначити, що за часів СРСР існували різні погляди щодо визначення правової природи договору буксирування. Так, О.С. Іоффе зазначає, що такий договір є самостійним

і немає нічого спільного із договорами перевезення, адже в договорі буксирування беруть участь буксирувальник і власник об'єкту, який буксирується, тому матеріальним об'єктом договірної правовідносини є те, що буксирують, а юридичним – сама діяльність з буксирування. Здійснюючи таку діяльність, буксирувальник отримує право на винагороду від клієнта. Також О.С. Іоффе зазначає, що як особливий технічний захід буксирування виділяється лише законодавством відповідного водного (морського та річкового) транспорту і стосується лише переміщення об'єктів водою. Таке переміщення зустрічається, правда, і на автомобільному транспорті (при переміщенні автомашин з причепами). Однак це відношення з буксирування особливо не регламентується та самостійного правового інституту не породжує [1, с. 632]. Такої думки дотримується і Б.Б. Черепакін, але допускає їх прирівняння, зокрема якщо судно, яке буксирується разом із вантажем, що перевозиться на ньому, цілком і повністю ввірено буксирувальникові й останній прийняв опіку над ними [2, с. 104].

Досліджуючи правову природу договору буксирування, слід спочатку звернути увагу на його правову характеристику. Так, Є.О. Суханов визначає договір буксирування як взаємний та оплатний. Однак він стверджує, що немає і не може бути єдиного підходу до визначення, є такий договір реальним чи консенсуальним. Наприклад, домовленість сторін про буксирування плотів і суден є реальним договором, оскільки права та обов'язки за договором у сторін виникають у момент пред'явлення плоту або судна. Консенсуальним договір буксирування може бути визнаний при виконанні інших опера-

цій (швартування суден, переміщення їх з одного причалу на інший тощо) [3, с. 285].

На нашу думку, слід розрізняти договори перевезення вантажу та договір буксирування, навіть якщо буксирувальнику ввірено не тільки судно, що буксирується, а й безпосередньо сам вантаж, який на ньому знаходиться, адже предметом у такому договорі виступає не вантаж і не судно з вантажем, а послуга з переміщення цього судна в цілому. Окремо слід зауважити, що такий договір може існувати і поза договорами перевезення вантажів, адже він не пов'язаний з об'єктом, щодо якого укладено договір перевезення. Така ситуація може виникати, коли судно, яке буксирується, порожнє або навіть не пристосоване для перевезення вантажів, а метою укладення такого договору було, наприклад, переміщення судна в межах порту.

За договором буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду буксирувати інше судно чи інший плавучий об'єкт на певну відстань, або протягом відповідного часу, або для виконання якогось маневру (ст. 222 Кодексу торговельного мореплавства (далі – КТМ) України) [4]. За юридичною характеристикою договір буксирування відноситься до взаємних і оплатних.

Визначенням терміну «буксирування» є «переміщення за допомогою механічного (самохідного) транспортного засобу об'єкта, що знаходиться поза його межами». Так, на нашу думку, правовідносини з буксирування можуть виникати не лише на водному транспорті, а й, зокрема, щодо буксирування автомобільних транспортних засобів, буксирування літаків, буксирування локомотивів і вагонів.

Розглядаючи буксирування як процес, необхідно зазначити, що буксирування, про яке йдеться в Кодексі торговельного мореплавства України, та буксирування, яке може здійснюватися іншими видами транспорту, за своєю конструкцією є однаковими, тому що транспортний засіб і об'єкт буксирування, який знаходиться за межами цього транспортного засобу, переміщується у такий самий спосіб. Враховуючи те, що характер діяльності при буксируванні об'єктів різними видами транспорту не зазнає змін, об'єкти, які буксируються, можуть бути різними.

Ми вважаємо за необхідне проводити чіткий поділ договорів буксирування на види, зокрема буксирування транспортних засобів і буксирування інших об'єктів. Таким об'єктом може бути, наприклад, ліс, у разі якщо його підготовано до такого буксирування, зв'язано в плоти і належним чином оформлено документацію. Слід дещо розмежовувати буксирування лісу в плотах,

яким є переміщення лісу водою за допомогою транспортного засобу (буксиру), та лісосплав (тобто переміщення деревини, яке відбувається за допомогою течії річок). Останній на сьогодні заборонений ст. 54 Водного кодексу України [5]. Також, у свою чергу, буксирування транспортних засобів можна поділяти за видами цих засобів, а саме: буксирування на водному транспорті, буксирування на автомобільному транспорті, буксирування на повітряному транспорті та буксирування на залізничному транспорті.

У чинному законодавстві України не зазначено договорів буксирування іншими видами транспорту, саме тому в науці прийнято вважати, що зазначений договір може існувати лише на водному транспорті. Однак, на нашу думку, такий підхід не є обґрунтованим, адже така діяльність фактично використовується майже на всіх видах транспорту, хоча й інколи не має законодавчого регулювання.

Так, зокрема, у Правилах дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306, наведене визначення буксирування: це переміщення одним транспортним засобом іншого транспортного засобу, яке не належить до експлуатації автопоїздів (транспортних валок), на жорсткому чи гнучкому зчепленні або способом часткового навантаження на платформу чи на спеціальне опорне пристосування [6]. Тобто фактично буксируванням може бути діяльність, пов'язана не тільки з водним транспортом, а й з усіма іншими видами.

Також окремо слід зауважити, що Правила дорожнього руху не відносять діяльність з переміщення причепів та напівпричепів, що входять до складу автопоїздів, до буксирування. На практиці при перевезенні вантажів автомобільним транспортом нерідко зустрічаються випадки, коли власниками тягача та причепа або напівпричепа є різні особи. Виходячи з цього, виникає закономірне питання: чи є діяльність, пов'язана з переміщенням вантажу, який знаходиться у причепі або напівпричепі (тобто який є поза межами транспортного засобу та приводиться до руху цим транспортним засобом), буксируванням?

У Радянському енциклопедичному словнику під редакцією О.М. Прохорова надається визначення причепа: причіп є візком, що буксирується тягачем (автомобілем, трактором) для перевезення вантажів або для нетранспортних робіт [7, с. 1058]. Напівпричепом, згідно зі словником, вважається одно- або двохосовий (іноді трьохосовий) візок, що буксирується тягачем за допомогою опорно-зачіпного пристрою та який передає на нього частину своєї ваги та призначений

для перевезення вантажів або пасажирів, також для нетранспортних робіт [6, с. 1031]. У свою чергу, у ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон) причіп визначено як транспортний засіб без власного джерела енергії, пристосований для буксирування автомобілем, а напівприцепом є причіп, вісь (осі) якого розміщено позаду центра мас транспортного засобу (за умови рівномірного завантаження) і який обладнано зчипним пристроєм, що забезпечує передачу горизонтальних і вертикальних зусиль на інший транспортний засіб, що виконує функції тягача. Вищезгаданий Закон містить визначення транспортного засобу загального призначення як транспортного засобу, не обладнаного спеціальним устаткуванням і призначеного для перевезення пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу) [8].

Таким чином, виходячи з положень вказаного Закону, причіп та напівпричіп все ж таки слід відносити до транспортних засобів. Враховуючи те, що вони не мають власного джерела енергії, на підставі вищезазначеного можна стверджувати, що діяльність з їх переміщення є буксируванням. На нашу думку, у ситуації, коли транспортний засіб, який використовується як буксир, і причіп (напівпричіп) належать різним особам, може виникати така правова конструкція, елементи якої будуть утворювати правовідносини, які за своєю природою необхідно віднести саме до буксирування транспортного засобу. Наприклад, договір було укладено таким чином, що перевезення відбувається за допомогою сидельного тягача перевізника, а напівпричіп (який також є транспортним засобом) знаходиться у власності або користуванні відправника. У такому разі дія, що виконується перевізником, є не перевезенням вантажу, а буксируванням транспортного засобу у вигляді цього напівприцепу. Саме тут і виникає вищезгадана конструкція, коли буксируванням є переміщення об'єкту, що знаходиться поза межами транспортного засобу, яким здійснюється буксирування. Зовсім іншою була б ситуація, коли вантаж завантажували у вантажний автомобіль, обладнаний кузовом, тобто за відсутності причепа та напівпричепа. Така діяльність опосередкована договором перевезення вантажу. Також буксируванням можна вважати переміщення автомобілем іншого автомобіля, що знаходиться поза ним і з'єднаний на жорсткому чи гнучкому зчепленні.

Щодо буксирування, яке відбувається на інших видах транспорту, то, наприклад, у договорах аеропортового обслуговування

можуть брати участь не лише структурні підрозділи самого аеропортного комплексу, а й інші особи (підрядники). На балансі цих підрядників знаходяться спеціалізовані транспортні засоби (тягачі) для виведення літаків на злітну смугу та заведення їх до ангара. У таких випадках тягач виступає механічним засобом (буксиром), а сам літак – об'єктом, на який спрямована дія з буксирування, причому власниками об'єктів виступають різні особи. На нашу думку, такий правовий механізм є одним з прикладів застосування договору буксирування на повітряному транспорті, який відповідає загальній концепції діяльності з буксирування, опосередкованого договором буксирування, і якому притаманні всі складові: об'єкт (літак, що має бути виведений на злітну смугу), суб'єкти (власник буксиру та власник (володілець) літаку) і зміст, яким визначається сукупність їх взаємних прав та обов'язків. Предметом такого договору буде безпосередньо дія, яка виконується, тобто відбуксирування літаку на відповідний проміжок шляху. Саме тому вищезазначена дія фактично є послугою, яка надається за договором буксирування.

Якщо проаналізувати транспортні договори в аспекті залізничного транспорту України, то необхідно зазначити, що в структурі ПАТ «Українська залізниця» налічується чимала кількість підприємств та організацій єдиного виробничо-технологічного комплексу, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів та включають до свого складу шість залізниць: Донецьку залізницю, Львівську залізницю, Одеську залізницю, Південну залізницю, Південно-Західну залізницю та Придніпровську залізницю [9]. Усі структурні підрозділи мають на своєму балансі певну кількість технічного оснащення, зокрема локомотиви, вагони, пересувні ремонтні комплекси тощо. Між ними укладаються певні цивільно-правові договори, зокрема, договори обслуговування технічних засобів, а також договір буксирування.

Розглянемо ситуацію, коли пересувний ремонтний комплекс, що знаходиться на балансі Львівської залізниці, розташований на відрізку залізничної колії, що відноситься до Південно-Західної залізниці, і переміщується локомотивом останньої. У такому випадку перед нами договір буксирування на залізничному транспорті, у якому власниками транспортних засобів виступають різні особи, а предметом договору буде саме переміщення цього комплексу з однієї ділянки залізниці на іншу.

Також можна навести приклад, який стосується перевезення вантажів вантажними залізничними валками. При зазначеній ді-

яльності перевезення вантажу може відбуватися вагонами, власниками (володільцями) яких є різні особи. Виникає питання: якщо між учасниками договору перевезення залізничним транспортом укладено договір перевезення вантажу, а власником (володільцем) вагону як транспортного засобу [10], яким відбувається перевезення, не є залізниця, якій належить локомотив, що виступає буксиром, чи буде така діяльність перевезенням або її слід відносити до буксирування? На нашу думку, у випадку перевезення вантажу у вагонах, які належать перевізнику, тобто залізниці, така діяльність буде перевезенням вантажу, а у випадку, якщо власником (володільцем) цих вагонів є інша особа, то ми вважаємо таку діяльність буксируванням транспортних засобів, а відповідно і цивільно-правовим договором буксирування.

Висновки

Між договором перевезення та договором буксирування існує тісний зв'язок. Вони характеризуються спільною правовою природою, що в наслідку породжує наявність багатьох подібних між собою ознак. Проте, незважаючи на це, їх можна відрізнити за низкою відмінностей, зокрема, за об'єктом.

На відміну від договору перевезення вантажу, за договором буксирування об'єктом може бути транспортний засіб або інший предмет матеріального світу, який переміщується за допомогою тяги іншого транспортного засобу (буксиру) і при цьому знаходиться поза цим транспортним засобом. Саме тому договори буксирування та перевезення вантажу не можна ототожнювати, їх потрібно визначати як різні цивільно-правові договори. Крім того, варто зазначити, що механізм договору буксирування можна застосовувати на різних видах транспорту, а саме на автомобільному, повітряному та залізничному, а не тільки на водному, як це передбачено чинним законодавством України. Окремо

зазначимо, що буксирування необхідно розділяти на види: буксирування транспортних засобів та буксирування інших об'єктів.

Отже, на підставі вищезазначеного можна стверджувати, що законодавство України потребує подальшого вдосконалення, визначення правової природи та встановлення єдиного поняття «договору буксирування» для подальшого врегулювання приватно-правих відносин між контрагентами, захисту їх прав та інтересів і забезпечення виконання сторонами взятих на себе обов'язків.

Список використаних джерел

1. Иоффе О.С. Обязательственное право / О.С. Иоффе. – М., Юрид. лит., 1975. – 880 с.
2. Черпахин Б.Б. Понятие и содержание договора буксировки / Б.Б. Черпахин // Вестник ЛГУ. – 1956. – № 11. – С. 104.
3. Гражданское право : в 2-х томах : [учебник] / под ред. Е.А. Суханова. – Том 2. – М. : Издательство БЕК, 1994. – 432 с.
4. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>.
5. Водний кодекс України від 06.06.1995 р. № 213/95-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр>.
6. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/go/1306-2001-п>.
7. Советский энциклопедический словарь / гл. ред. А.М. Прохоров. – 2-е изд. – М. : Сов. энциклопедия, 1982. – 1600 с.
8. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.
9. Загальна інформація про ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://uz.gov.ua/about/general_information/.
10. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/go/273/96-вр>.

Стаття посвячена дослідженню правової природи договору буксировки и его места в системе обязательственного права. Проведен анализ и обнаружены несоответствия в действующем законодательстве Украины. Предоставлена правовая характеристика и предложено разделение договора буксировки на виды.

Ключевые слова: договор буксировки, перевозка грузов, транспорт, транспортное средство, услуги.

The article is about legal nature of the towing contract and its place in the law system. Provided the analysis and found inconsistencies in the current legislation of Ukraine. Granted legal characterization and suggested the division of views on the towing contract.

Key words: towing contract, carriage, transport, vehicle, services.