



Правовые аспекты буксировки на море

Морская буксировка и ее регулирование правовыми средствами: теория и практика на Украине и за рубежом

Вячеслав ЛЕБЕДЕВ, Николай МЕЛЬНИКОВ • Специально для «Юридической практики»

В практике торгового судоходства сложился такой институт, как буксировка. Морское право, которое является отражением этой практики и организующим ее механизмом, также содержит институт буксировки. Структура этого института довольно сложная, поскольку в каждой юрисдикции действуют свои правила, регулирующие отношения в сфере буксировки. В международном праве можно отметить проформы договоров буксировки *Towson/Towhire 2008*, которые рекомендованы BIMCO — Baltic and International Maritime Council (БИМКО — Балтийский и международный морской совет) и ISU — International Salvage Union (ИСУ — Международный союз спасателей). Правовое изучение вопросов буксировки всегда вызывало значительный интерес и практического, и теоретического свойства. Такие исследования нами проводились неоднократно, но мы хотим еще раз остановиться на вопросах буксировки в связи с одним делом из практики нашей фирмы.

Виды буксировочных операций

В условиях современного научно-технического прогресса значение буксировочных услуг значительно возросло. Строительство крупных сооружений, таких как морские нефтяные платформы, маяки, мосты и т.п., можно значительно облегчить с помощью буксиров. Буксиры перемещают плавдоки, плавкраны, буровые и строительные платформы, что делает их незаменимыми в процессах транспортировки. Растут размеры морских судов, которые часто не могут зайти в порт или выйти из него без помощи буксиров. Широко используются буксиры при спасательных операциях и в деле охраны окружающей среды.

Буксировочная операция проводится на основании договора буксировки, хотя использование буксиров может предусматриваться и при заключении иных договоров. Договоры спасания, лоцманской проводки и пр. также могут включать буксировочную операцию как составляющую услуг, которые предоставляются во исполнение договора. Таким образом, можно выделить логическое основание для классификации буксировочных операций: услуги буксиров, предоставляемые по договору буксировки, и буксировочные услуги на основании иных договоров. Эта классификация очень важна в правовом плане, поскольку от определения вида договора, на основании которого была выполнена операция буксировки, может зависеть размер и характер оплаты, предмет возможного спора и пр.

В правовом аспекте важно отличать портовую (служебно-вспомогательную) буксировку от межпортовой (экспедиционной, линейной) буксировки.

Значительно отличаются правовые характеристики буксировочных услуг, которые буксиры предоставляют судам и другим плавучим объектам. В связи с этим буксировочные операции можно разделить на буксировку судов и буксировку иных объектов.

Весьма большое правовое значение имеет классификация буксировочных операций в зависимости от того, кто ими руководит. В частности, от этого зависит презумпция вины. Обычно буксировочной операцией руководит капитан буксируемого судна, но руководство может быть возложено и на капитана буксира, и на специальное лицо — начальника буксировочной операции. На основании этой классификации в некоторых правовых системах выделяют категорию чистой буксировки. Например, в Италии

чистой буксировкой считается такая операция буксировки, при которой буксировщик не принимает на себя заботу о буксируемом объекте, предоставляя только тягу. В остальных же случаях при буксировочных операциях буксировщик принимает на себя заботу о буксируемом объекте.

В морском праве Германии выделяются буксировка судна для выполнения маневра, для ускорения движения судна, буксировка плавучих сооружений и буксировка лишнего хода судна.

Важной классификацией с правовой точки зрения является выделение буксировки между портами одного государства (каботажной буксировки) и международной межпортовой буксировки, т.е. буксировочной операции, которая осуществляется из порта одного государства в порт другого. Обычно государство ограничивает или вовсе исключает право судов под иностранными флагами выполнять буксировочные операции каботажного характера.



Вячеслав ЛЕБЕДЕВ: «История выполнения буксировочных операций насчитывает века, однако до сих пор общее понятие буксировочной операции не выработано»

Пожалуй, наиболее интересной классификацией буксировочных операций является их распределение на буксировку на определенное расстояние, в течение определенного времени и для выполнения маневра.

В морском праве Польши для классификации буксировочных услуг избран недостаточно ясный технологический критерий, в соответствии с которым они делятся на буксировку либо толкание, поджатие, оттащивание, придерживание или иную помощь в выполнении навигационного маневра судна, а также пребывание буксира в состоянии готовности (буксирное сопровождение). Подобный критерий классификации позволяет судить о том, что имеется в виду только портовая буксировка как вспомогательная услуга в транспортном процессе. Это исключает возможность рассматривать буксировочную операцию в качестве подобия транспортировки в течение определенного времени или на определенное расстояние.

Во многих юрисдикциях особое внимание уделяется правовому регулированию буксировки в ледовых условиях. При выполнении буксировочной операции в ледовых условиях имеет место презумпция невиновности причинителя вреда, что вообще-то редкий случай в отношениях частного правового характера, для которых характерна презумпция вины причинителя вреда, имеющая место в иных условиях буксировки.

Разумеется, есть и другие виды буксировочных операций. Например, простые и

сложные. Простой считается такая буксировка, при которой один буксир предоставляет буксировочную услугу в отношении одного объекта. Если же буксиров несколько или они буксируют несколько объектов, такая буксировочная операция считается сложной.

Кроме того, буксировочные операции могут быть произведены и без договора, если буксир и буксируемый объект принадлежат одному хозяину, например, морскому порту.

Термин «буксировка» происходит от голландского слова, означающего «тянуть». Однако, как мы убедились, интерпретация буксировочных операций столь широка в различных правовых системах, что свети их к тому, что одно судно тянет другое судно или иной объект, невозможно. Не говоря уже о том, что буксировка может применяться не только на водном, в частности морском, транспорте. Так, если самолет буксирует планер — это пример буксировки на воздушном транспорте. На некоторых участках Панамского канала буксировка судов осуществляется с помощью железнодорожных локомотивов.

История выполнения буксировочных операций насчитывает века, однако до сих пор общее понятие буксировочной операции не выработано.

Договор буксировки

Как мы отметили выше, буксировка может осуществляться вообще без договора или по договору иной правовой природы. Более того, в некоторых юрисдикциях отсутствует самостоятельный институт договора буксировки. Тем не менее, говоря о морской буксировке, договор буксировки невозможно обойти вниманием.

В Кодексе торгового мореплавания (КТМ) Украины морская буксировка регулируется статьями 222—238.

На основании положений этих статей можно сформулировать следующее определение договора морской буксировки. По договору морской буксировки владелец судна (буксировладелец) обязуется за вознаграждение отбуксировать или буксировать другое судно или плавучий объект на определенное расстояние, либо в течение определенного времени, либо из одного порта (пункта) в другой порт (пункт), либо для выполнения маневра, в частности, в портовых водах буксировладелец осуществляет ввод в порт, вывод из порта и другие маневры и операции судов или плавучих объектов.

В морском праве России содержится близкое понятие — «договор буксировки», однако, исходя из него, буксировочные операции делятся на морскую и портовую буксировки. Это не совсем удачно, поскольку в КТМ Российской Федерации, по сути, морской буксировкой названа межпортовая (экспедиционная) буксировка, что подтверждается содержанием статьи 229 КТМ Российской Федерации.

Многие нормы института буксировки носят диспозитивный характер, что свидетельствует о частной правовой природе договора буксировки. Хотя имеются и императивные нормы, так что при заключении договора буксировки следует иметь в виду, что существуют обязательные для сторон правила, которые они не могут отменить своим соглашением. Таких правил немного.

Проформы *Towson* и *Towhire* очень близки по содержанию. Эти проформы используются для договоров, которыми оформляется международная межпортовая (экспедиционная) буксировка. Главным отличием между проформами является то, что оплата услуг по буксировке в соответствии с проформой *Towson* производится на усло-



Николай МЕЛЬНИКОВ: «Суд, в котором принимали участие юристы нашей компании, признал буксирное сопровождение буксировочной операцией»

виях лямпасума — твердой ставки за всю буксировку, а в соответствии с *Towhire* плата за буксировку определяется количеством времени, затраченного на выполнение этой операции.

Договор портовой буксировки носит обычно реальный характер и заключается в устной форме. Договор межпортовой буксировки консенсуальный и письменный. Любой договор буксировки возмездный и двухсторонний. Этот договор может быть заключен в пользу третьего лица, которому буксировладелец обязуется передать буксируемый объект в пункте назначения.

Договор буксировки — это договор о предоставлении услуг. Субъект договора на стороне исполнителя часто определяется как буксировладелец или владелец буксира. Это довольно удачное определение, поскольку буксировочную услугу предоставляет судно, которым пользуется его владелец от своего имени для получения прибыли. Причем термин «буксировладелец» более удачен, поскольку он не настолько подчеркивает характер буксирующего судна, как термин «владелец буксира». Разумеется, буксировка обычно производится специализированными судами — буксирами, но это не значит, что буксировочную услугу не могут предоставлять любые суда. Так что термин «буксировладелец» (*tugowner*) воспринимается как обозначение судовладельца, а именно — владельца буксирующего судна. «Владелец буксира» же воспринимается как владелец специализированного судна, предназначенного для предоставления буксировочных услуг, что несколько сужает представление о субъекте, предоставляющем буксировочную услугу.

В международной практике контрагент буксировладельца именуется нанимателем (*hirer*). Из положений КТМ Украины и Российской Федерации можно сделать вывод о том, что контрагентом буксировладельца является владелец буксируемого судна или объекта.

Объектом договора буксировки является предоставление буксировочной услуги. В общем случае можно выделить следующие последовательные стадии реализации объекта этого договора, соответствующие стадиям предоставления услуги морской межпортовой буксировки:

- подготовка объекта буксировки и буксира к буксировочной операции;
- предоставление объекта буксировки и буксира;
- осуществление буксировочной операции;
- приемка-передача результатов буксировочной операции.

Предметом договора буксировки в общем случае можно считать не только ➔

Правовые аспекты буксировки на море

← объект буксировки, но и находящееся на нем имущество, а также людей. За исключением «чистой буксировки», при которой объектом соответствующего договора считается только предоставление тяги буксира буксируемому объекту, а предметом договора буксировки — лишь тяга буксира.

Часто использование буксиров для ввода в порт, вывода из порта, передвижения в портовых водах, выполнения различных маневров и операций судов является обязательным. В этом случае заранее определены условия договора буксировки. Конечно, заключение договоров буксировки на условиях, заранее определенных буксировладельцами, нарушает принцип свободы договора. Следовательно, в таких случаях на Украине применимы статьи 633, 634 Гражданского кодекса, т.е. подобные договоры должны быть признаны публичными договорами присоединения, причем по аналогии к ним могут быть применены положения статьи 648 этого Кодекса, поскольку портовые власти имеют некоторые властные полномочия в отношениях с судовладельцами.

Очень важно определить, кто управляет буксировкой, поскольку в зависимости от этого обычно определяется и то, на какой из сторон лежит презумпция вины и бремя доказывания отсутствия вины. Та из сторон, которая управляет буксировочной операцией, и несет бремя доказывания отсутствия своей вины, если нет иного соглашения сторон. Исключения составляют буксировоч-

ные операции, которые проводятся в ледовых условиях. В этом случае имеет место презумпция невиновности буксирующего судна и его владельца. Таким образом, бремя доказывания вины буксира или его владельца возлагается на контрагента. По общим правилам управление буксировочной операцией возлагается на капитана объекта буксировки. В особенности это характерно для портовой буксировки. При этом соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана (владельца) буксира может быть подтверждено только письменными доказательствами. Для межпортовой буксировки более характерен иной подход — возложение руководства буксировочной операцией на капитана буксира (буксировладельца). При выполнении сложных буксировочных операций управление буксировкой может быть возложено на специальное лицо — начальника буксировочной операции, который не является ни капитаном буксира (буксировладельцем), ни капитаном буксируемого судна (иного буксируемого объекта) или его владельцем. В последнем случае правоотношения определяются договором буксировки. Как правило, в таком порядке осуществляется межпортовая буксировка.

Если стороны договора буксировки с иностранным элементом не договорились об ином, отношения в области буксировки регулируются законодательством того государства, где учреждена, имеет основное

место деятельности или постоянного пребывания сторона, выступающая буксировладельцем. Эта привязка имеет характер закона страны продавца (*lex venditoris*) и закона национальности юридического лица (*lex societatis*).

Пример из юридической практики

Юристы нашей компании участвовали в разрешении спора хозяйственным судом по иску ГП «Д» к субъекту хозяйствования, предоставившему услугу по агентированию судна под флагом Белиза в Николаевском порту.

Основанием для обращения в суд послужил отказ агента оплачивать время простоя буксира ГП «Д» в процессе сопровождения агентуемого судна при прохождении по Бугско-Днестровскому лиманскому каналу.

Простой буксира был вызван ухудшением погодных условий и запретом службы регулирования движения судов по каналу.

Решением хозяйственного суда иски требования ГП «Д» удовлетворены в полном объеме, постановлено взыскать с агента плату за все время пользования буксиром, учитывая и время простоя.

Рассмотрев указанный спор, суд согласился с позицией ГП «Д» относительно того, что в процессе сопровождения судна осуществлялось пользование буксиром, что включает все время, в течение которого был задействован буксир, в том чис-

ле время перехода буксира к (от) месту сопровождения, ожидание сопровождения, швартовка, иные маневры и непосредственно сопровождение, что предполагает как активные действия (плавание), так и пассивные действия (обеспечение безопасной стоянки судна в ожидании улучшения погодных условий).

По мнению суда, использование буксира осуществлялось в рамках договора морской буксировки, в связи с чем контроль за работой буксира осуществлялся капитаном буксируемого судна, и все решения относительно обеспечения безопасной стоянки судна должны были приниматься капитаном этого судна. Таким образом, суд в котором принимали участие юристы нашей компании признал буксирное сопровождение буксировочной операцией.

Конечно, в настоящей статье мы не рассмотрели всех вопросов, связанных с правовым регулированием морской буксировки. Дискуссионным до сих пор остается, например, происхождение договора буксировки. Мы попытались лишь обобщить наш практический опыт и суммировать результаты усилий по теоретическому осмыслению института морской буксировки.

ЛЕБЕДЕВ Вячеслав — эксперт-консультант «Международной юридической службы», г. Одесса,

МЕЛЬНИКОВ Николай — партнер «Международной юридической службы», г. Одесса