

РОЗДІЛ ІV. ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО ТА ЦИВІЛЬНИЙ ПРОЦЕС. СІМЕЙНЕ ПРАВО

УДК 347.466

ДОГОВІР ПРО БУКСИРУВАННЯ: ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА

Шишка Р.Б., д.ю.н., професор

Самойленко Г.В., к.ю.н., доцент

Запорізький національний університет

Стаття присвячена дослідженню сутності та правової природи договору буксирування, його місця в системі договорів, у тому числі через призму розмежування з договором перевезення вантажу та з допоміжними транспортними договорами, які обслуговують договір перевезення, з позицій необхідності регулювання відповідних правовідносин на нових, приватно-правових засадах.

Ключові слова: буксирування, буксирувальник, договір, зобов'язання, послуга, результат, робота.

Шишка Р.Б., Самойленко Г.В. ДОГОВОР БУКСИРОВКИ: ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА / Запорожский национальный университет, Украина

Статья посвящена исследованию сущности и правовой природы договора буксировки, его места в системе договоров, в том числе через призму разграничения с договором перевозки груза и со вспомогательными транспортными договорами, обслуживающими договор перевозки, с позиции необходимости регулирования соответствующих отношений на новых, гражданско-правовых основах.

Ключевые слова: буксировка, буксировщик, договор, обязательство, услуга, результат, работа.

Shishka R.B., Samoylenko G.V. AGREEMENT OF TOWAGE: CIVIL LEGAL DESCRIPTION / Zaporizhzhya national university, Ukraine

The article is devoted research of essence and legal nature of towage agreement, its places in the system of agreements, including through the prism of differentiating with the agreement of load transportation and with auxiliary transport agreements, attendant the agreement of transportation, from position of necessity of adjusting proper relations on new, civil legal bases.

Key words: towage, tow, agreement, obligation, favour, result, work.

В умовах ринкової економіки адекватне регулювання суспільних відносин має більш ніж просто велике значення. Ситуація загострюється наявністю власного інтересу учасників цивільного обороту, який врешті-решт зводиться до зацікавленості в отриманні очікуваних прибутків, що зумовлено належним виконанням умов договорів, гарантій їх виконання, мінімізацією ризиків настання несприятливих наслідків та ін.

З очевидністю можна стверджувати, що одним із найважливіших договорів, що так чи інакше опосередковує виконання більшості інших договорів у підприємницькій діяльності, є договір перевезення вантажів.

У зв'язку з цим постає цілком логічне та закономірне питання, яке стосується цивільно-правового аналізу договору перевезення вантажів та договорів, що супроводжують його виконання.

Одним із таких супровідних договорів є, безперечно, договір про буксирування.

Проблема теоретичного осмислення зазначеного договору та його відповідного правового регулювання була і є об'єктом дослідження окремого, доволі вузького кола науковців.

Проблематика полягає в необхідності, перш за все, встановити сутність та правову природу зазначеного договору, визначити ступінь адекватності правового регулювання, необхідності забезпечення його на нових, приватно-правових засадах.

Дослідженням договорів перевезення займалися В.В. Вітрянський, В.В. Луць, Р.Б. Шишка, Є.Д. Стрельцова, І.В. Булгакова, О.В. Клепікова, О.М. Нечипуренко.

Проте, на жаль, окрім В.В. Луця та О.В. Клепікової, в Україні, здається, проблемами договірної регулювання буксирування практичного ніхто не займався.

Таким чином, є потреба визначення правової природи та сутності договору буксирування, його місця та значення в системі транспортних договорів.

Правильне розуміння місця та ролі конкретного договору в системі зобов'язань, договорів має достатньо важливе значення, оскільки дозволяє точно пізнати його сутність, змодельовати механізм правового регулювання, формалізувати його, забезпечуючи повноцінне нормативне закріплення та регулювання відносин його учасників.

Договір застосовується на морському та внутрішньому водному транспорті. Договір регулює взаємовідносини, за яких переміщуються судна, плоти, інші плавучі об'єкти шляхом буксирування - застосування сторонньої тяги чи методом штовхання. Як правило, об'єкти, щодо яких укладається та виконується договір буксирування – баржі та плоти з вантажами чи лісопродукцією та судна.

Згідно зі ст.222 Кодексу торговельного мореплавства [1] та ст.126 Статуту внутрішнього водного транспорту [2] за договором буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду буксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань чи протягом певного часу, або для виконання певного маневру.

Транспортний процес, як усякий виробничий, має циклічний характер. Надання транспортних послуг здійснюється шляхом виконання повторюваних виробничих циклів. Цикл транспортного процесу представляє комплекс послідовно виконуваних елементів: навантаження, переміщення і розвантаження вантажу. Кожний з указаних елементів у свою чергу складається з операцій і робіт, що виконуються в ході підготовки, організації і здійснення перевезень.

Мета транспортного процесу – забезпечення перевезення вантажів, а переміщення прийнято вважати основним елементом циклу. Операції, виконувані в початковій і на завершальних стадіях транспортного процесу, одержали назву допоміжних або транспортно-допоміжних. У юридичній літературі поняття «допоміжний» використовується для характеристики неосновних дій (операцій), правовідносин або зобов'язань, що їх опосередковують.

Традиційно договір буксирування відноситься до допоміжних договорів. Пояснюється це тим, що поза межами договору перевезення вантажу він, як правило, не має сенсу.

Ознаками, що характеризують допоміжний характер окремих зобов'язань, є: по-перше, усяка допоміжна дія, покликана забезпечити нормальне здійснення основного; по-друге, існує тісний зв'язок взаємозалежності основних і допоміжних дій (операцій); по-третє, виконання тих і інших охоплюється єдністю-кінцевою метою (у даному разі – доставкою вантажу).

Види і кількість допоміжних операцій визначаються стадією транспортного процесу, на якій вони виконуються. На початковій стадії перевезенню передують здійснення ряду

підготовчих операцій: тарування, маркірування і короткострокове збереження вантажу до передачі перевізнику, доставка його на станцію, у порт, здача вантажу перевізнику з оформленням усіх перевізних і супровідних документів, внесення провізних платежів, навантаження вантажу та ін.

На завершальній стадії після прибуття вантажу на станцію (порт) призначення виникає необхідність вчинення інших операцій: оформлення перевізних документів, одержання вантажу від перевізника, розвантаження, доставка на склад одержувача. Крім названих операцій, виконуються і такі, як переміщення до борта судна, перевантаження через борт, укладання в трюмі, закріплення люків, складські операції і т.д.

Більшість із перерахованих операцій не пов'язана одна з одною, тому кожна з них може виконуватися самостійно як самим суб'єктом – відправником (одержувачем) вантажу, так і за його дорученням іншими суб'єктами.

Зв'язок основного і допоміжних зобов'язань має взаємозалежний характер. Хоча саме досягнення мети основного залежить повною мірою від досягнення мети допоміжних. При цьому мета допоміжних поза межами основного зобов'язання взагалі позбавлена будь-якого сенсу. Таким чином, загальним для всіх допоміжних зобов'язань є їхнє функціональне призначення як вираження технологічної залежності від перевезення і єдиної кінцевої мети основного і допоміжних зобов'язань. Іншими словами, мета допоміжного зобов'язання слугує меті допоміжного.

За економічним змістом основне та допоміжні зобов'язання збігаються, оскільки особливість транспортного процесу як надаваної послуги полягає не в наявності речовинного результату, а в самій діяльності.

Отже, до системи транспортних зобов'язань входять так звані допоміжні зобов'язання. Вони, як і основні, є завершеними за правовими ознаками правовідносинами, але самостійного значення в системі транспортних зобов'язань не мають, оскільки безпосередньо не є діяльністю по переміщенню вантажів, а спрямовані на її забезпечення. Дані зобов'язання повинні сприяти виконанню основних зобов'язань і характеризуються тісним зв'язком з останніми, по відношенню до яких виконують службову роль, мають допоміжне значення.

А.І. Хаснутдінов, підтверджуючи необхідність та правильність виокремлення із загального ряду зобов'язань договорів про надання послуг, вважає, що групування послуг і зобов'язань, які їх опосередковують, за речовим результатом не можуть бути пояснені особливостями економічної форми. На його думку, послуга як діяльність є відношенням не економічним, а технологічним, ставленням людини до природи, моментом продуктивних сил [3, 8]. Розуміння послуги як форми непродуктивної праці визначається суспільною формою і соціально-економічним змістом праці, яка полягає в наданні послуги. Тому відокремлення згаданих зобов'язань за ознакою відсутності речового результату проводиться за юридичними критеріями, але не економічними, оскільки економічні критерії в цьому випадку не можуть застосовуватись. У такому розумінні непереколивим є твердження, що підставою для диференціації і класифікації договорів послуг за їхніми видами може слугувати відмінність в економічній сутності регульованих ними відносин. Економічним змістом відносин, що регулюються даним типом договорів, є послуга. Саме тому за сутнісними економічними ознаками неможливо відмежувати умовно названі зобов'язання «з виконання робіт» від зобов'язань «з надання послуг». Тим більше, спираючись на зазначені критерії, здається неможливим здійснити подібну операцію в межах групи договорів послуг.

При цьому особливістю транспортного виробництва є те, що діяльність по переміщенню здійснюється з майном, що належить клієнту – одержувачу послуги. Без

даного компонента (вантажу) робота перевізника втрачає всякий зміст. На цю обставину вказує М.І. Брагинський як на ознаку, властиву відношенням по наданню послуг [4, 25]. Внаслідок цього, на відміну від підрядних відносин, де господарський результат досягається в основному шляхом організації робіт, для відносин, що складаються на підготовчій і завершальних стадіях процесу перевезення, характерне тісне співробітництво послюгодавця і одержувача послуги. Але вантаж – це те майно, що одночасно є й об'єктом діяльності послюгодавця за допоміжним договором. У такий спосіб вантаж, як об'єкт послуги, виступає в якості сполучного елемента, загального для основного і допоміжного зобов'язання.

Як бачимо, під допоміжними операціями розуміють, як правило, ті операції, які виконуються по відношенню до вантажу.

Але тут постає цілком логічне питання – чи має в даному випадку договір буксирування допоміжний щодо договору перевезення вантажу характер?

З наведеного вбачається та особливість, що природа договору буксирування все ж таки відрізняється від інших видів допоміжних договорів, оскільки, по-перше, за певних обставин він може мати самостійне значення (наприклад, коли буксирується пустий тонаж), по-друге, він застосовується не до чи після перевезення, а супроводжує процес перевезення (чи подання транспортного засобу до перевезення).

З впевненістю можна стверджувати, що стосовно транспортної діяльності як такої договір про буксирування дійсно є допоміжним договором, проте, що стосується конкретного договору перевезення вантажу – навряд чи.

До допоміжних договорів можна віднести договори на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, про централізоване завезення і вивіз вантажів, транспортної експедиції і деякі інші.

Договір про буксирування при цьому є відносно самостійним договором, що не вписується в класичну схему допоміжних договорів.

Таким чином, з певною мірою умовності можна окремо виділяти допоміжні договори та договір про буксирування.

Тим не менше, йому властиві характерні риси договорів про надання послуг як таких, тим паче, що він є різновидом згаданого договору.

За своєю економічною природою названі договори можуть бути віднесені до групи договорів, предметом яких є виконання дій, що не призводять до виникнення нової споживчої вартості в її речовинному вираженні. Але вони в кінцевому результаті впливають на ціну обробленого і перевезеного вантажу. Такі договори відносяться до договорів послуг.

Доктор юридичних наук А.Є. Шерстобитов вважає, що зобов'язання з буксирування є зобов'язанням про надання послуг фактичного характеру за критерієм характеру діяльності надання послуг [5, 85].

Відповідно до запропонованої Л.К. Веретельник типізації договорів послуги можуть бути фактичними, юридичними і юридично-фактичними, відповідно до чого договори про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення) належать до самостійного типу, відмінного від договорів про надання юридичних та (або) фактичних послуг [6, 7].

Російська цивільно-правова доктрина підтверджує позицію українських науковців. Так, ст.779 ЦК РФ, визначивши договір про надання оплатних послуг як угоди, відповідно до якої виконавець зобов'язується за завданням замовника надати послуги (здійснити певні дії чи певну діяльність), а замовник зобов'язується оплатити надані послуги, установила, що ці правила поширюються на договори про надання послуг зв'язку,

медичних, ветеринарних, аудиторських, консультаційних, інформаційних послуг, а також послуг із навчання та туристичного обслуговування, за винятком низки договорів. Серед інших – глава 40 ЦК РФ, яка регулює відносини з перевезення і виведена, до речі, із договорів про надання послуг. Їй відповідає глава 64 ЦК України.

Зазначене дає підстави стверджувати, що договір про буксирування відноситься до договорів про надання послуг фактичного характеру, відмінного за своєю сутністю від договору перевезення.

Даний висновок дозволяє досить чітко визначити місце договору про буксирування в системі договірних зобов'язань (перший рівень класифікації); у системі договорів про надання послуг (другий рівень класифікації); та в системі так званих транспортних договорів (третій рівень класифікації).

Зазначені рівні класифікації є основою моделювання єдності механізму правового регулювання цих відносин. Вони відповідають категоріям зв'язків як загальне, спеціальне чи окреме.

Окреме питання, яке підлягає вирішенню – розмежування за різними критеріями договору перевезення вантажу та договору про буксирування.

Так, свого часу О.С. Йоффе [7, 635] зазначав, що певна подібність договору перевезення вантажів та договору буксирування є неспростовним фактом. І саме тому норми, які розраховані на регулювання відносин з перевезення вантажів застосовуються до договорів буксирування. Але, як зазначав він, подібність не є тотожністю. Саме тому до одного з договорів (буксирування) застосовують за аналогією норми, сконструйовані для іншого договору (договору перевезення).

В.В. Вітрянський зазначає, що така позиція законодавця (наприклад, у статті 126 Статуту ВВТ) є виправданою, оскільки в протилежному випадку будь-яке перевезення специфічного вантажу, який перевозиться не в середині тонажу, необхідно було б кваліфікувати як самостійний договір [8, 219].

Він зазначає, що немає ніякої різниці, чи буде навантажена прийнята до перевезення деревина на палубу вантажного судна чи на несамохідну баржу чи скріплена в плоті. Умова про перевезення буксиром є лише способом виконання перевізником свого обов'язку.

Безсумнівно, що в тому випадку, коли власник одного судна зобов'язується буксирувати інше судно чи плаваючий об'єкт на певну відстань, протягом певного часу чи для виконання маневру (ст.222 КТМ України), мова йде про договір буксирування, оскільки не йдеться про доставку об'єкта буксирування і видачу його одержувачу. Тобто, мова йде про самостійний, транспортний договір, який виділився з договору перевезення [9, 38]. У договорі буксирування одержувач як учасник відносин взагалі відсутній, що є додатковим критерієм розмежування договорів.

Таким чином, наведене дає підстави стверджувати, що договір про буксирування є специфічним договором про надання послуг (послуг фактичного характеру), відмінним від договору перевезення вантажу, який має по відношенню до останнього самостійне юридичне значення, хоча певною мірою й сприяє виконанню договору перевезення, не опосередковуючи його, проте не має щодо нього допоміжного характеру.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1995. – № 47. – Ст. 349.
2. Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР: затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР №1801 від 15.10.1955 // ЗП СРСР. – 1956. – № 2. – Ст.12.

3. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте / Анвар Измайлович Хаснутдинов. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1994. – 250, [1] с.
4. Брагинский М.И. Хозяйственный договор – каким ему быть? – М.: Экономика, 1990. – 173 с.
5. Шерстобитов А.Е. Обязательства по оказанию фактических и юридических услуг / Андрей Евгеньевич Шерстобитов // Гражданское право: в 4 т. / [Витрянский В.В., Зенин И.А., Козлова Н.В. и др.]; отв. ред. – Е.А. Суханов. – М.: Волтерс Клувер, 2006. – 816 с. – Т. 4: Обязательственное право: учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению 52.14.00 «Юриспруденция».
6. Веретельник Л.К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Ламара Котеївна Веретельник. – Харків, 2007. – 19 с.
7. Иоффе О.С. Обязательственное право / Олимпиад Соломонович Иоффе. – М.: Юрид. лит., 1975. – 880 с.
8. Витрянский В.В. Договор перевозки / Василий Владимирович Витрянский. – М.: Статут, 2001. – 526 с.
9. Алексеев И.В. Юридическая природа договора буксировки в советском морском и внутренневодном праве // Ученые записки Пермского университета. – 1961. – Т. 19. – Вып. 4. – С. 38.

УДК 347.23: 35.072.2 (477)

ЗАХИСТ ПРАВА ВЛАСНОСТІ ПІДПРИЄМЦІВ У ВИПАДКАХ ВТРУЧАННЯ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ, ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ, ЇХ ПОСАДОВИХ ОСІБ У ЗДІЙСНЕННЯ ВЛАСНИКОМ ЙОГО ПРАВОМОЧНОСТЕЙ

Болокан І.В., к.ю.н., доцент

Запорізький національний університет

У статті аналізуються проблемні моменти захисту права власності суб'єктів підприємницької діяльності у випадках втручання органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб або видання ними актів, що порушують правомочності власника.

Ключові слова: право власності; власник; органи державної влади; органи місцевого самоврядування; акти органів державної влади; засоби захисту права власності.

Болокан И.В. ЗАЩИТА ПРАВА СОБСТВЕННОСТИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ В СЛУЧАЯХ ВМЕШАТЕЛЬСТВА ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ, ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ, ИХ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ В ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ СОБСТВЕННИКОМ ЕГО ПРАВОМОЧИЙ / Запорожский национальный университет, Украина

В статье анализируются проблемные моменты защиты права собственности субъектов предпринимательской деятельности в случаях вмешательства органов государственной власти, органов местного самоуправления, их должностных лиц или издания ими актов, нарушающих правомочия собственника.

Ключевые слова: право собственности; собственник; органы государственной власти; органы местного самоуправления; акты органов государственной власти; средства защиты права собственности.