

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО БУКСИРУВАННЯ В УКРАЇНІ: СУМІСНІСТЬ З УСТАЛЕНОЮ ПРАКТИКОЮ МОРСЬКИХ ПОРТІВ ТА ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИМИ ВИМОГАМИ

ЦЮПРИК Володимир Ігорович - Київський національний університет імені Тараса Шевченка, аспірант кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права

УДК 346.3:656.6.078

DOI: <https://doi.org/10.71404/NP.2026.1.50>

Договір морського буксирування в Україні врегульовано спеціальним розділом КТМУ, однак практичне застосування його норм істотно залежить від локальних актів морських портів (обов'язкових постанов) та від особливостей міжпортowego буксирування як діяльності, що перебуває під впливом державної політики щодо допуску суден.

Стаття спрямована визначити правову природу договору морського буксирування як самостійного договору морського переміщення, оцінити сумісність національної моделі портowego буксирування з усталеною портовой практикою, а також перевірити узгоджуваність підходу до міжпортowego буксирування з євроінтеграційними вимогами.

Нормативною базою є положення КТМУ щодо морського, портowego та міжпортowego буксирування, обов'язкові постанови окремих морських портів України, а також порівняльні матеріали і практика права ЄС щодо відмежування буксирування від морських транспортних послуг. Застосовано формально-юридичний, системний та порівняльно-правовий методи.

Обґрунтовано, що договір морського буксирування не зливається з перевезенням навіть за наявності вантажу на об'єкті буксирування, оскільки визначальним є переміщення судна/плавучого об'єкта як єдиного об'єкта та вимоги безпеки, включно з оцінкою морехідності всіх залучених об'єктів. Показано, що у провідних портах України розподіл управління буксирними операціями фактично встановлюється обов'язковими постановами і відступає від загальної моделі, сформульованої в ст.

230 КТМУ; запропоновано точкове уточнення норми із врахуванням звичаїв та нормативних актів морського порту. Доведено, що підхід до міжпортowego буксирування як сфери національного режиму допуску суден загалом узгоджується з логікою відмежування буксирування від «морських транспортних послуг» у праві ЄС.

Подальші дослідження доцільно спрямувати на уніфікацію мінімальних правил портowego буксирування та вироблення моделі співвідношення договору, звичаїв порту й обов'язкових постанов з погляду відповідальності сторін.

Ключові слова: торговельне мореплавання; транспортне законодавство; торгівля; євроінтеграція; воєнний стан; договір морського буксирування; портове буксирування; торговельне судно; міжпортове буксирування; обов'язкові постанови морських портів; звичаї морського порту; перевезення вантажів; перевізник; міжнародні договори; зовнішньоекономічна діяльність; морський транспорт.

Постановка проблеми

Правове регулювання договору морського буксирування в Україні сформульоване на рівні Кодексу торговельного мореплавання України, який визначає загальні правила укладення та виконання буксирних операцій (зокрема, щодо розподілу управління, відповідальності та ключових умов договору). Водночас практичне здійснення буксирування, особливо в межах морських портів, істотно детерміноване локальним нормативним масивом - обов'язковими по-

становами морських портів і усталеною портовою практикою організації маневрування, диспетчеризації, залучення лоцманського забезпечення та взаємодії суден із буксирами. У результаті виникає “змішана” модель регулювання, коли закон задає базову конструкцію договору, але фактичний порядок виконання, а інколи й розподіл управлінських повноважень під час буксирування визначається портовими правилами. Така ситуація породжує правову невизначеність щодо співвідношення умов договору, імперативних вимог КТМУ та приписів обов’язкових постанов порту, що безпосередньо впливає на передбачуваність прав та обов’язків сторін, розподіл ризиків і відповідальності у випадку інцидентів.

Додатковий вимір проблеми пов’язаний із євроінтеграційними орієнтирами України та необхідністю оцінювати національне регулювання морського буксирування з позиції сумісності з підходами ЄС до ринків портових послуг і недискримінаційного доступу. Це особливо актуально для міжпортового буксирування, де законодавство передбачає спеціальні умови здійснення діяльності (у т. ч. пов’язані з допуском суден), а також для визначення того, чи має буксирування розглядатися як “морська транспортна послуга/каботаж” або як окрема діяльність, що підлягає іншій регуляторній логіці. Відсутність чіткого нормативного узгодження між загальною моделлю договору морського буксирування в КТМУ та локальним регулюванням портового буксирування через обов’язкові постанови морських портів зумовлює потребу уточнення співвідношення цих регуляторних рівнів і вироблення пропозицій щодо вдосконалення положень КТМУ з урахуванням усталеної портової практики, а також євроінтеграційного підходу до відмежування буксирування від морських транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Правову природу договору морського буксирування та його відмежування від суміжних зобов’язань у сучасній доктрині висвітлено, зокрема, у працях В. По-

пова, Є. Деркач, О. Савича, О. Дробітка, D. Rydlichowska, J. Łopuski, S. Matysik, J. Chuah, H. B. Stover Jr., N. Gaskell, S. Rainey, S. Coghlin. Так, В. Попов послідовно обґрунтовує самостійність договору буксирування та необхідність його відмежування від перевезення, виходячи з того, що визначальним є надання послуги з переміщення судна (плавучого об’єкта) як єдиного об’єкта, незалежно від наявності вантажу на ньому [2]. Є. Деркач у межах господарсько-правового аналізу транспортної діяльності розглядає буксирування як транспортну послугу та фіксує договір буксирування серед договорів, що забезпечують перевезення, що є важливим для коректної кваліфікації зобов’язань у транспортному обороті [12]. У свою чергу, О. Савич акцентує на практичній домінанті портового буксирування та на його нормативному “закріпленні” через конструкції КТМУ щодо видів буксирування, що дозволяє зіставляти законодавчу модель із реальною портовою організацією буксирних операцій [3]. Порівняльно-правовий і прикладний вимір проблематики підсилюють дослідження щодо регулювання towage у праві ЄС та окремих держав (О. Drobotko [13]; D. Rydlichowska [14]), а також праці з польського та англо-американського морського права, де аналізуються відповідальність і договірні умови буксирування (J. Łopuski [15], S. Matysik [16], J. Chuah [17], H. B. Stover Jr. [18], N. Gaskell [19], S. Rainey, S. Coghlin [20]). Водночас у межах порушеної теми потребує додаткового опрацювання прикладний аспект співвідношення законодавчої моделі КТМУ та локального регулювання портового буксирування через обов’язкові постанови морських портів (насамперед щодо управління буксирними операціями), а також узгодження національної кваліфікації буксирування з підходом Суду Європейського Союзу до його відмежування від “морських транспортних послуг” [11].

Метою статті є з’ясування сумісності законодавчої моделі договору морського буксирування в Україні з усталеною практикою морських портів та євроінтеграційними вимогами.

Матеріали і методи

Нормативну базу дослідження становлять положення Кодексу торговельного мореплавства України, що регламентують договір морського буксирування та його різновиди (зокрема ст. 222, 229, 230, 232–234). Емпіричну основу складають обов'язкові постанови морських портів України, які визначають порядок організації та управління портовими буксирними операціями в межах акваторії порту. Для висвітлення євроінтеграційного та порівняльного контексту використано рішення Суду ЄС у справі C-251/04 у зв'язку з Регламентом № 3577/92, а також наведені у статті приклади іноземного регулювання (США, Греція). Теоретичним підґрунтям є наукові підходи щодо відмежування буксирування від перевезення (В.А. Попов) і порівняльно-правової характеристики портового й міжпортового буксирування (О.С. Савич). У роботі застосовано формально-юридичний метод (аналіз і тлумачення норм КТМУ), системний метод (визначення співвідношення законодавчого регулювання та локальних портових актів) і порівняльно-правовий метод (зіставлення національного підходу до міжпортового буксирування з підходом, відображеним у практиці Суду ЄС).

Виклад основного матеріалу

Кодекс торговельного мореплавства України (надалі - "КТМУ") передбачає два види договору морського буксирування: портового та міжпортового буксирування. Особливість регулювання морського буксирування в КТМУ полягає в тому, що воно ддетально та вичерпно врегульовано в "Розділі VII. Морське буксирування", який містить Глави 1 "Загальні правила", де розміщені загальні норми щодо всіх видів морського буксирування, "Портове буксирування" та "Міжпортове буксирування".

КТМУ містить визначення як договору морського буксирування у ст. 222, так і окремо портового та міжпортового буксирування у статтях 229 та 232 відповідно. Так, згідно ст. 222 "За договором морського буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або бук-

сирувати його протягом певного часу, чи для виконання маневру [1]".

Щодо розуміння правової природи автор поділяє думку В. А. Попова, який зазначає, що 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 [2]. Слід додати, що об'єктом переміщення може бути будь-що, що має здатність триматися водної поверхні або як називає ці об'єкти КТМУ - "інші плавучі об'єкти". Зокрема, КТМУ також містить положення про буксирування лісу у ст. 138 КТМУ, де зазначено, що під час буксирування лісу в плотах дані, зазначені в пункті 7 цієї статті, перевізником не перевіряються і включаються до коносаменту на підставі письмової заяви відправника [1]. Враховуючи те, що стаття 138 КТМУ [1] стосується реквізитів коносаменту, можна дійти до висновку, що коносамент не є виключно інструментом перевезення вантажу, а може також стосуватися й іншого переміщення об'єктів, а саме шляхом їх буксирування. Отже, об'єктом договору буксирування може бути інше судно, плавучий об'єкт, у тому числі ліси.

При цьому, як морегосподарський договір морського переміщення договір морського буксирування подібно до договору морського перевезення вантажу містить вимогу щодо морехідності судна лише з тією відмінністю, що у ст. 223 КТМУ [1] іде мова про морехідність усіх суден, які фігурують в договорі, тобто, не лише судна-тягача, а й судна чи іншого плавучого об'єкта, що планується буксирувати.

Як зазначає Савич О.С., 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 КТМУ, «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» [3].

Особливостями портового буксирування є те, що воно може здійснюватися на підставі усного договору, що робить його єдиним з досліджуваних морегосподарських договорів, що не потребує обов'язкової письмової форми.

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 судноплавства в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, рятувальних і суднопіднімальних робіт, буксирування тощо [1] (ст. 85 КТМУ). 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 судноплавства 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 буксира, а на капітана судна, що буксирується. Подібні положення ґрунтуються на ст. 230 КТМУ,

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]. Тобто, саме управління за замовчуванням покладається на капітана судна, що буксирується, і лише письмові докази можуть спричинити покладення відповідальності на капітана буксирувальника [3].

Відповідно, особливістю портового буксирування є його суттєва залежність від правил морського порту та локальних актів, виданих портовою адміністрацією. У цьому криється певна складність нормативного регулювання договору портового буксирування, адже це створює необхідність навіть в межах України досліджувати нюанси портового буксирування у кожному порту окремо.

Наприклад, в пункті 9.1.7. Обов'язкових постанов по морському порту Одеса вказується, що керівництво та контроль за роботою буксирів при буксируванні або швартовних операціях самохідного судна, незалежно від його місткості і від того, використовує воно свої машини чи ні, здійснює капітан буксированого судна. Керівництво буксируванням або буксирувальною операцією при переставленні несамохідних суден і плавзасобів валовою місткістю до 500 т здійснює капітан судна-буксирувальника. Якщо у буксируванні бере участь кілька буксирів, то керівництво буксируванням покладається на капітана головного буксира. При цьому, незалежно від способу буксирування (за кормою, лагом, штовханням і т. ін.), визначитися з головним буксиром слід до початку буксирування. Керівництво буксируванням несамохідного судна місткістю 500 т і більше з наявним екіпажем на борту здійснює капітан буксированого судна [4]. Тобто, встановлене КТМУ загальне правило про відповідальність капітана буксированого судна не діє в порту Одеса при здійсненні буксирування несамохідних суден і плавзасобів валовою місткістю до 500 т. Аналогічні положення закріплені у пункті 9.1.6. Обов'язкових постанов по морсько-

му порту Ізмаїл [5], в пунктах 3.50. та 3.51. Обов'язкових постанов по морському порту Южний [6] та в пункті 9.1.7 Обов'язкових постанов по морському порту Білгород-Дністровський [7], тощо. Відповідно в основних портах України випрацьовано підхід, за яким судна при здійсненні буксирування несамохідних суден і плавзасобів валовою місткістю до 500 т. обов'язки по керуванню буксируванням покладаються саме на капітана буксирувальника, а не на капітана буксированого судна.

Тому слід констатувати, що чинний зміст ст. 230 КТМУ не відображає наявного стану речей з регулювання питання, хто з капітанів буде здійснювати управління суднами під час буксирування, адже, по-перше, в Україні склалася практика та відповідне законодавство про те, що питання управління суднами при портовому буксируванні здійснюється з урахуванням обов'язкових постанов по морському порту, а не договору. По-друге, зі змісту наведених норм обов'язкових постанов морських портів видно, що буксирування несамохідних суден і плавзасобів валовою місткістю до 500 т. портові адміністрації відносять під відповідальність капітана буксирника.

Видається обґрунтованим, що ці підходи, враховуючи їх визнання портами України та складену нормативну базу українських портів, слід закріпити шляхом внесення змін в ст. 230 КТМУ, які відобразатимуть реальний стан регулювання портового буксирування в Україні, а саме викласти ст. 230 КТМУ в наступній редакції:

“Якщо інше не встановлено договором, звичаями та нормативними актами морського порту, управління портовим буксируванням здійснює капітан судна (об'єкта), що буксирується, крім управління портовим буксируванням несамохідних суден та інших несамохідних об'єктів валовою місткістю до 500 тонн, яке здійснює капітан судна (об'єкта), що буксирує. Угода про покладення обов'язків управління буксируванням на капітана судна, що буксирує, може доводитися тільки письмовими доказами.”

Морське міжпортове буксирування зазвичай здійснюється з метою переміщення судна чи іншого плавучого об'єкта, які не в

зможі самостійно пересуватися (наприклад несамохідне або аварійне судно) з одного пункту (місця) в інше. Ст. 232 КТМУ 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 КТМУ. 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 абсолютно необхідні умови договору міжпортового буксирування [3].

Визначною особливістю договору міжпортового буксирування є те, що цей договір в Україні має суттєве обмеження для сторін, що можуть бути його стороною. Так, згідно із ст. 234 КТМУ буксирування між портами України може здійснюватися виключно суднами під прапором України [1]. Це означає, що іноземні судна не допущені до міжпортового буксирування як виду господарської діяльності, а можуть бути лише реципієнтами таких послуг між портами чи іншими локаціями в межах акваторії України. Такий підхід українського законодавця не є унікальним, адже у США будь-яке морське переміщення між портами США (як морське перевезення, так і буксирування) дозволяється лише суднам під прапором США відповідно до таких частин Кодексу Сполучених Штатів як 46 U.S.C. § 55102 (Jones Act; вантаж) [8] та 46 U.S.C. § 55111 (буксирування) [9]. Так само, Кодекс публічного морського права Греції (Greek Code of Public Maritime Law, CPML / Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου) у ст. 11(1)(b) резервує буксирні операції (towage) та допомогу в морі в національних водах за суднами під прапором Греції [10]. Щодо цієї норми Європейська Комісія зверталася до

Суду Європейського Союзу, оскільки вважала, що Греція, допускаючи до морського буксирування у “відкритому морі” в межах нацвод лише судна під грецьким прапором, порушила ст. 1 Регламенту ЄС № 3577/92 (свобода надання послуг морського каботажу). Проте, Греція заперечувала, що буксирування є “морським каботажем”, зазначаючи, що дефініція “морських транспортних послуг” у відповідних актах охоплює перевезення пасажирів або вантажів, а морська допомога та буксирування не є “перевезенням у звичному сенсі”, а судно, яке буксирують, не є “вантажем” [11]. Суд Європейського Союзу у рішенні від 11 січня 2007 року у справі C-251/04, *Commission v Hellenic Republic (Greece)* (ECLI:EU:C:2007:5) зазначив: попри те, що перелік у ст. 2(1) Регламенту № 3577/92 є невичерпним, із цієї норми, тлумаченої в цілому, випливає, що послуги, які підпадають під її дію, зазвичай надаються за винагороду і за своєю сутнісною характеристикою спрямовані на перевезення пасажирів або вантажів морем між двома місцями на території однієї держави-члена (п. 29) [11]. Тобто, Суд ЄС фактично визнав правильним підхід Греції, за яким морське буксирування не ототожнюється з морським перевезенням, а тому визначення суден, які матимуть право на міжпортове буксирування між портами держави належить до дискреції кожної конкретної держави-члена ЄС.

В контексті євроінтеграційних процесів України та регулювання договору міжпортового буксирування, з цієї справи можна дійти до висновку, що, по-перше, Судом Європейського Союзу підтримано підхід відособленості та самостійності морського буксирування від перевезень, а відтак визнається роль договорів морського буксирування не як підвиду договору морського перевезення, а самостійного договору. По-друге, збереження положення КТМУ проте, що “Буксирування між портами України може здійснюватися виключно суднами під прапором України” не повинно суперечити євроінтеграційним умовам України, адже Суд ЄС визнав це суверенним правом держав-членів. У процесу адаптації законодавства ЄС може постати питання внесення

змін до КТМУ, щодо чого в Україні є показове судове рішення та відповідна норма законодавства Греції на захист права України на вступ в ЄС при збереженні відповідної норми, за умови, що саме законодавство ЄС з цього приводу не зазнає змін.

Висновки та перспективи подальших досліджень

Таким чином, договір морського буксирування в українському праві доцільно розглядати як самостійний договір морського переміщення, який не зливається з перевезенням навіть тоді, коли буксированому об'єкту фактично ввірено вантаж. У цьому договорі визначальним є надання послуги з переміщення судна або іншого плавучого об'єкта як єдиного об'єкта, а тому він може існувати і поза перевізними відносинами, зокрема коли буксирується порожнє судно, аварійний об'єкт або об'єкт, що не призначений для перевезення, включно з лісом, який переміщується плотами. Специфіка буксирування проявляється і в акценті на безпеці, оскільки придатність до плавання має оцінюватися не лише щодо буксира, а щодо всіх об'єктів, які беруть участь у буксирній операції.

Портове буксирування в Україні функціонує під вирішальним впливом локальних правил морських портів. Саме вони встановлюють робочий порядок виконання маневрів і розподіляють керівництво операцією залежно від виду об'єкта та його характеристик, тому формальна модель, яка покладає управління на капітана буксированого об'єкта як загальне правило, у типових ситуаціях у провідних портах фактично коригується на користь капітана буксира. З огляду на це, логічним є уточнення підходу у КТМУ так, щоб він прямо враховував звичаї та нормативні акти порту і відображав усталену портову практику для найпоширеніших випадків з несамохідними об'єктами малої місткості. Натомість міжпортове буксирування закономірно має більш формалізований характер і може залишатися сферою державної політики щодо допуску суден, а порівняльні приклади та підхід Суду ЄС до відмежування буксирування від перевезення підтверджують, що

збереження національного режиму міжпортового буксирування загалом не суперечить євроінтеграційній логіці.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 № 176/95-ВР [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>.

2. Попов В. Правова природа та особливості договору буксирування // *Підприємництво, господарство і право*. — 2016. — № 3. — С. 43–46.

3. Савич О. С. Порівняльно-правова характеристика портового й міжпортового буксирування // *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Юридичні науки*. — 2015. — Вип. 1. — Т. 1. — С. 193–197.

4. Про затвердження Обов'язкових постанов по морському порту Одеса : наказ Міністерства інфраструктури України від 22.12.2015 № 266 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2022/09/odesa-postanovy.pdf>.

5. Про затвердження Обов'язкових постанов по морському порту Ізмаїл : наказ Міністерства інфраструктури України від 19.07.2016 № 255 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2022/09/izmail-postanovy.pdf>.

6. Обов'язкові постанови по морському порту Южний : затв. наказом в.о. Голови ДП «Адміністрація морських портів України» від 29.01.2018 № 21 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2022/09/pivdenny-postanovy.pdf>.

7. Обов'язкові постанови по морському порту Білгород-Дністровський : затв. наказом ДП «Адміністрація морських портів України» від 19.07.2016 № 257 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2022/09/bilgorod-dnistrovsky-postanovy.pdf>.

8. 46 U.S. Code § 55102 — Transportation of merchandise [Електронний ресурс] / *Legal Information Institute (Cornell Law School)*. — Ре-

жим доступу: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/55102>.

9. 46 U.S. Code § 55111 — Towing [Електронний ресурс] / *Legal Information Institute (Cornell Law School)*. — Режим доступу: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/55111>.

10. Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου [Кодекс публічного морського права Греції] [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://ministryofjustice.gr/wp-content/uploads/2019/10/Κώδικας-Δημόσιου-Ναυτικού-Δικαίου.pdf>.

11. Commission of the European Communities v Hellenic Republic, Case C-251/04, Judgment of 11 January 2007 (ECLI:EU:C:2007:5) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A62004CJ0251>.

12. Деркач Є. М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності : монографія. — Вінниця : *Донецький національний університет імені Василя Стуса*, 2021. — 376 с.

13. Drobitko O. M. Legal regulation of sea towage contracts in EU countries // *Lex Portus*. — 2021. — № 4. — P. 7–26.

14. Rydlichowska D. Towage contract under Polish regulations // *Prawo Morskie*. — 2016. — Т. XXXII.

15. Łopuski J. Odpowiedzialność holownika za szkody wyrządzone podczas holowania // *Rocznik prawa morskiego*. — 1954. — S. 73.

16. Matysik S. *Prawo morskie Gdańska*. — Warszawa, 1958.

17. Chuah J. Whether towage in open seas subject to maritime cabotage rules // *Journal of International Maritime Law*. — 2007. — Vol. 13, no. 1. — P. 63–65.

18. Stover Jr. H. B. Special provisions of towage contracts // *Marquette Law Review*. — 1958. — Vol. 42. — P. 36.

19. Gaskell N. *Law of Towage* // *The IMLI Manual on International Maritime Law. Vol. II: Shipping Law*. — Oxford : *Oxford University Press*, 2016. — P. 361–385.

20. Rainey S., Coghlin S. *The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts*. — London : *Routledge*, 2013.

Tsiupryk Volodymyr

*Taras Shevchenko National University of Kyiv,
PhD candidate, Department of Economic Law
and Economic Justice,*

Educational and Scientific Institute of Law

ORCID: [https://orcid.org/0000-0002-4768-](https://orcid.org/0000-0002-4768-3529)

3529

**SELECTED ISSUES OF LEGAL
REGULATION OF THE MARITIME
TOWAGE CONTRACT IN UKRAINE:
COMPATIBILITY WITH ESTABLISHED
SEAPORT PRACTICE AND EUROPEAN
INTEGRATION REQUIREMENTS**

The sea towage contract in Ukraine is regulated by a dedicated chapter of the Merchant Shipping Code; however, its practical operation is heavily influenced by local port rules (mandatory port regulations) and by the specific nature of inter-port towage as an activity shaped by national policy on the admission of vessels.

To clarify the legal nature of the sea towage contract as an independent maritime movement contract, to assess the compatibility of port towage regulation with established port practice, and to test whether the Ukrainian approach to inter-port towage aligns with European integration requirements.

The study relies on the provisions of the Merchant Shipping Code of Ukraine governing sea, port and inter-port towage, mandatory regulations of selected Ukrainian seaports, and comparative materials as well as EU law reasoning on distinguishing

towage from maritime transport services. Formal-legal, systemic and comparative methods were applied.

The article substantiates that towage does not merge with carriage even where cargo is present on the towed object, since the decisive element is the service of moving a vessel/floating object as a single object and the safety-driven requirements, including seaworthiness assessment for all participating objects. It is shown that leading Ukrainian ports allocate operational control in towage primarily through mandatory port regulations, which in typical scenarios modifies the general model implied by Article 230 of the Code; a targeted amendment is proposed to reflect customs and normative acts of the seaport. The paper further argues that treating inter-port towage as a field of national access policy is generally consistent with the EU-law logic of separating towage from “maritime transport services”.

Further research should address minimum harmonisation of port towage rules and a clearer model of interaction between contract terms, port customs and mandatory port regulations in the allocation of liability.

Keywords: *merchant shipping; transport legislation; trade; European integration; martial law; sea towage contract; port towage; merchant vessel; inter-port towage; compulsory regulations of seaports; seaport customs; carriage of goods; carrier; international treaties; foreign (external) economic activity; maritime transport.*