

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЛЕЖНОГО ВИКОНАННЯ СТОРОНАМИ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

PROVISION OF DIRECT CARRYING OBLIGATIONS BY PARTIES FOR DANGEROUS CARGO TRANSPORTATION

Земскова О.В.,

*ад'юнкт кафедри цивільного права та цивільного процесу
Харківського національного університету внутрішніх справ*

Стаття присвячена дослідженню особливостей та інструментів забезпечення належного виконання зобов'язань сторонами за договором перевезення небезпечних вантажів. Автор доходить висновку, що специфіка правовідносин і конструкція досліджуваного договору не дозволяють ефективно вирішувати питання забезпечення прав та інтересів як сторін договору, так і інших учасників цивільних правовідносин на рівні саморегулювання. Основним аргументом є те, що як сам небезпечний вантаж, так і транспортний засіб, за допомогою якого здійснюється перевезення небезпечного вантажу, діяльність пов'язана з ними, визнані законодавцем джерелом підвищеної небезпеки. За таких обставин не лише сторони договору, але й інші суб'єкти зацікавлені в належному виконанні досліджуваного договору, належному виконанні зобов'язань, адже інакше можуть бути порушені їхні права й інтереси.

Саме тому є не лише допустимим, але й необхідним нормативне та організаційне забезпечення (закріплення гарантій) належного виконання сторонами договору перевезення небезпечних вантажів у тій частині, яка стосується безпеки перевезень. У частині інших договірних зобов'язань (строки подання засобу під завантаження, своєчасність доставки вантажу, своєчасність оплати перевезення тощо) допустиме використання видів забезпечення виконання зобов'язань, передбачених Цивільним кодексом України.

Ключові слова: небезпечний вантаж, договір перевезення, зобов'язання, забезпечення виконання зобов'язання, цивільно-правова відповідальність, захист порушених прав, компенсаторна функція цивільного права.

Статья посвящена исследованию особенностей и инструментов обеспечения надлежащего исполнения обязательств сторонами по договору перевозки опасных грузов. Автор приходит к выводу, что специфика правоотношений и конструкция исследуемого договора не позволяют эффективно решать вопросы обеспечения прав и интересов как сторон договора, так и других участников гражданских правоотношений на уровне саморегулирования. Основным аргументом является то, что как сам опасный груз, так и транспортное средство, с помощью которого осуществляется перевозка опасного груза, деятельность, связанная с ними, признаны законодателем источником повышенной опасности. При таких обстоятельствах не только стороны договора, но и другие субъекты заинтересованы в надлежащем исполнении исследуемого договора, надлежащем исполнении обязательств, ведь в противном случае могут быть нарушены их права и интересы.

Именно поэтому является не только допустимым, но и необходимым нормативное и организационное обеспечение (закрепление гарантий) надлежащего выполнения сторонами договора перевозки опасных грузов в той части, которая касается безопасности перевозок. В части других договорных обязательств (сроки представления транспортного средства под загрузку, своевременность доставки груза, своевременность оплаты перевозки и др.) допустимо использование видов обеспечения выполнения обязательств, предусмотренных Гражданским кодексом Украины.

Ключевые слова: опасный груз, договор перевозки, обязательства, обеспечение выполнения обязательств, гражданско-правовая ответственность, защита нарушенных прав, компенсаторная функция гражданского права.

The article is devoted to the study of the features and tools for ensuring the proper fulfillment of obligations by the parties under the contract for the transport of dangerous goods. The author concludes that the specificity of the legal relationship and the design of the study agreement does not allow to effectively address the issues of ensuring rights and interests as parties to the treaty, as well as other participants in civil legal relations at the level of self-regulation. The main argument is the fact that both the dangerous goods itself and the vehicle through which the carriage of dangerous goods is carried out, the activity associated with them, recognized by the legislator as a source of increased danger. In such circumstances, not only the parties to the contract, but also other entities are interested in the proper performance of the investigated contract, the proper performance of the obligations, because otherwise their rights and interests may be violated.

That is why it is not only permissible, but also necessary normative and organizational support (securing guarantees) for the proper performance by the parties of the contract of carriage of dangerous goods in the part that concerns the safety of transportation. In the part of other contractual obligations (terms of submission of the means for loading, timeliness of delivery of cargo, timeliness of payment of transportation, etc.) allowed use of the types of enforcement of obligations stipulated by the Civil Code of Ukraine.

Key words: dangerous cargo, contract of carriage, obligations, enforcement of obligations, civil liability, protection of violated rights, compensatory function of civil law.

Постановка проблеми. Належне виконання сторонами цивільно-правових договорів своїх зобов'язань є запорукою стабільності цивільних відносин. Як результат, учасниками цивільних правовідносин реалізуються належні їм цивільні права. Така ситуація є позитивною і для цивільного обо-

роти взагалі, нормального функціонування та розвитку економіки, тому відповідає національним інтересам України загалом.

Нині непоодинокими є випадки, коли внаслідок дорожньо-транспортних пригод чи інших подій має місце завдання шкоди іншим особам саме

небезпечними вантажами, які виходять з-під контролю людини.

Тому правове регулювання питань забезпечення належного виконання сторонами договору перевезення небезпечних вантажів своїх зобов'язань вирішується як на рівні саморегулювання, так і на нормативному рівні. Адже йдеться вже не лише про заходи забезпечення належного виконання сторонами своїх зобов'язань через закріплення негативних наслідків майнового характеру, але й про інші гарантії, спрямовані вже на недопущення порушень, а також на ліквідацію наслідків порушень у разі їх настання.

Тому йдеться про об'єктивні передумови необхідності нормативного закріплення запобіжників, гарантій, зокрема на рівні інструментів правового, організаційного характеру, правового режиму небезпечних об'єктів.

Такими інструментами правового характеру є закріплення переліку видів забезпечення виконання зобов'язань (ст. 546 Цивільного кодексу (далі – ЦК) України), презумпція вини особи, яка порушила зобов'язання (ст. 614 ЦК України), інституту безвинної відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки (ч. 5 ст. 1187 ЦК України).

Водночас дискусійним залишається питання взаємовідношення обставин непереборної сили і випадку, які загалом прийнято визнавати обставинами, які звільняють особу від цивільно-правової відповідальності. У контексті шкоди, завданої внаслідок неналежного виконання сторонами зобов'язань (властивостями небезпечного вантажу, що є джерелом підвищеної небезпеки), питання двох вищезгаданих категорій, як і питання гарантій належного виконання зобов'язань за досліджуваним договором, залишається відкритим.

Стан дослідження. Вивченню проблем загально-теоретичного характеру, низки питань, які безпосередньо стосуються нашого дослідження, присвячені праці О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової, С.М. Бервено, В.І. Борисової, Р.Б. Шишки, І.В. Спасибо-Фатєєвої, Ю.О. Заїки, З.В. Ромовської, В.В. Луця, Є.О. Харитонова, Г.К. Матвєєва, П.Г. Семенова, А.А. Смірнова, В.А. Туманова, І.С. Канзафарової, О.В. Церковної та ін.

Варто визнати, що здебільшого увага приділяється інституту забезпечення виконання зобов'язань, відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору та договірних зобов'язань, зокрема щодо підстав для звільнення від відповідальності. Проте досліджень цих питань у контексті особливостей забезпечення належного виконання зобов'язань за договором перевезення небезпечних вантажів не проводилося, що зумовлює актуальність праці.

Метою статті є визначення особливостей забезпечення належного виконання зобов'язань за договором перевезення небезпечних вантажів, з'ясування ефективності функціонування наявного механізму забезпечення в досліджуваній сфері, внесення пропозицій з удосконалення законодавства.

Виклад основного матеріалу. Згідно зі ст. 599 ЦК України, зобов'язання припиняється виконанням, проведеним належним чином. Римському приват-

ному праву відомий вислів “*pacta sunt servanda*”. Означене положення вже давно сприймається як принцип належного виконання зобов'язання. Як влучно зазначив Є.О. Харитонов, «наявність прийнятого на себе зобов'язання сама ще не гарантує виконання боржником необхідних дій на користь кредитора. Навіть у разі вжиття кредитором заходів відповідальності щодо несправного боржника в останнього може не знайтися необхідного майна чи грошей для задоволення заявлених вимог» [1, с. 54].

Для забезпечення належного виконання сторонами за договором своїх зобов'язань законодавець передбачив в ЦК України гл. 49, яка містить загальні положення про забезпечення і про його окремі способи.

Науковці єдині в думці, що метою застосування цих способів є стимулювання боржника виконати зобов'язання належним чином та захистити інтереси кредитора [1, с. 55]. О.О. Первомайський підтримує таку позицію та робить висновок, що види (способи) забезпечення виконання зобов'язання є сукупністю правових заходів, які існують у формі додаткових (акцесорних) зобов'язань та спрямовані на стимулювання боржника до належного виконання своїх обов'язків або іншим чином захищають права та інтереси кредитора в разі неналежного виконання зобов'язання на його користь [2, с. 195].

У контексті нашого дослідження стає очевидним, що специфіка небезпечних вантажів полягає в наявності потенційної загрози не стільки інтересам кредитора, скільки інтересам інших осіб, які не є сторонами договору перевезення.

Так, розливання, розсипання, розпилення, розвіювання тощо отруйних, горючих, вибухонебезпечних чи радіоактивних речовин (зокрема, зброї масового ураження) може завдати шкоди достатньо великій кількості людей, докільлю, транспортній дорожній інфраструктурі та ін. Умовно назвемо таку ситуацію масовим деліктом. За таких обставин абстрагуватися і концентрувати увагу лише на правах та інтересах сторін договору перевезення небезпечних речовин (вантажів) було б щонайменше примітивно. Потрібен комплексний підхід до забезпечення та захисту як приватних, так і публічних інтересів.

Такий висновок є логічним, адже в ч. 2 ст. 13 ЦК України визначено, що при здійсненні своїх прав особа повинна утримуватися від дій, які можуть порушити права інших осіб, завдати шкоди докільлю або культурній спадщині. О.В. Розгон та М.О. Стефанчук звертають увагу на те, що положення зазначеної статті пов'язані зі ст. 23 Конституції України, згідно з яким кожна людина має право на вільний розвиток своєї особистості, якщо водночас не порушуються права й свободи інших людей, та має враховувати суспільні інтереси та суспільне життя, в якому забезпечується вільний і всебічний розвиток особистості кожного. Науковці «довкільля» розуміють як середовище, яке охоплює атмосферне повітря, водні об'єкти, земельні ділянки, природні ресурси, флору, фауну, людей, а також зв'язок між ними [3, с. 146].

У цьому контексті наявний прогрес, оскільки більшість цивілістів поділяють думку, що не варто обмежуватися лише тими способами забезпечення виконання зобов'язань, які закріплено в ст. 546 ЦК України. Вони виділяють щонайменше чотири групи способів (видів) забезпечення виконання зобов'язань: загальноцивілістичні; спеціальні (передбачені окремими галузями законодавства); інституційні (на рівні окремих інститутів цивільного права); подвійного призначення (можуть виконувати як самостійне, так і забезпеченню іншого зобов'язання) [4, с. 24].

Нам імпонує позиція В.А. Кройтора, який способи забезпечення виконання зобов'язання (він їх називає забезпечувальними засобами – *О. 3.*) розуміє як спеціальні правові конструкції (інститути зобов'язального й іншого права), що передбачені позитивним правом, пунктами договору, торговельними звичаями, за допомогою яких кредитор зможе захистити свої майнові інтереси в разі неналежного виконання боржником зобов'язання [4, с. 25]. Тобто він розглядає інститут забезпечення в широкому його розумінні.

О.О. Первомайський, розкриваючи ознаки видів забезпечення виконання зобов'язань, вирізняє такі: спрямованість боржника на належне виконання зобов'язань; допоміжний (акцесорний) характер існування видів забезпечення виконання зобов'язань; чинність у межах строку чинності основного зобов'язання; спрямованість на попередження негативних майнових наслідків для кредитора; спрямованість на компенсацію негативних майнових наслідків для кредитора в разі їх виникнення [2, с. 195].

Зауважимо, з одного боку, широке розуміння забезпечення виконання, а з іншого – обмеженість бачення потреби захисту кредитора. У такій конструкції поза увагою залишається необхідність включення в число кредиторів осіб, які на момент появи основного зобов'язального правовідношення не перебували і не могли перебувати в правовому статусі кредиторів. У разі завдання шкоди третім особам вони набувають такого правового статусу, і саме про них має турбуватися законодавець.

Саме ця обставина дозволяє говорити про те, що права і свободи, інтереси інших (аніж сторони договору) учасників цивільних правовідносин теж мають бути забезпечені і захищені від негативних наслідків деліктного характеру, спричинених неналежним виконанням договору перевезення небезпечних вантажів. У науковій літературі висловлювалася думка щодо необхідності розуміння забезпечення виконання зобов'язання у вузькому значенні. Так, Б.М. Гонгало у своїй праці зазначав, що розширення розуміння інституту забезпечення веде до «обезцінювання категорії «забезпечення виконання зобов'язання». За таких підходів чи не кожна норма зобов'язального права може визнаватися такою, що забезпечує виконання зобов'язань» (авт. переклад – *О. 3.*) [5, с. 146].

Натомість Є.О. Харитонов робить висновок, що і засоби забезпечення зобов'язань, встановлені нормами гл. 49, і заходи відповідальності, передбачені

в гл. 50 ЦК України, мають одну мету – стимулювати боржника до належного виконання своїх зобов'язань і захистити інтереси кредитора.

Це дозволило йому також зробити висновок, що обидва інститути можна розглядати як засоби забезпечення належного виконання зобов'язань.

Не можна не погодитися з його думкою про те, що серед засобів забезпечення зобов'язань варто розрізняти спеціальні засоби забезпечення, передбачені в гл. 49 ЦК («засоби забезпечення» у вузькому значенні слова), і міри відповідальності. Він робить висновок, що спеціальні засоби забезпечення є мірами відповідальності [1, с. 55].

Отже, цивільно-правова відповідальність теж може розглядатися як засіб забезпечення виконання зобов'язання.

Універсальним засобом забезпечення належного виконання зобов'язання з погляду основоположних засад цивільного права є відшкодування боржником збитків, яких зазнав кредитор унаслідок невиконання зобов'язання (ст. 623 ЦК України) [1, с. 57].

Примушує замислитися підхід, висловлений Р.Б. Шишкою, за яким забезпечувальний характер має низка інших заходів, передбачених ЦК України та спрямованих на захист майнових інтересів кредитора в зобов'язаннях [6, с. 76]. На його думку, види забезпечення належного виконання зобов'язань варто відрізняти від заходів оперативного впливу, які мають превентивний характер і застосовуються суто тією особою, яка має відповідне право на підставі закону або договору, без звернення до юрисдикційних органів. До таких заходів він відносить право сторони відмовитися від договору (ч. 3 ст. 612, ч. 1 ст. 615, ч. 1 ст. 672, ч. 1 ст. 848 ЦК України).

До забезпечувальних заходів можна було б віднести інститут страхування (на прикладі ст. 927 ЦК України), проте він не відносить цей інститут до забезпечувальних заходів, оскільки вони не передбачають безпосереднього впливу на поведінку боржника і виникають зазвичай після укладення основного договору та мають превентивний характер [6, с. 78].

За таких аргументів важко стверджувати, що окремі інститути, як-от страхування та безвинна відповідальність, є спеціальними видами забезпечення належного виконання зобов'язань за договором перевезення небезпечних вантажів. Водночас не можна говорити про те, що вони не здатні виконувати ті завдання, які ставляться перед інститутом забезпечення належного виконання зобов'язання.

Свого часу Д.В. Боброва висловила припущення, що безвинна відповідальність у сучасних умовах науково-технічного прогресу, ускладнення всіх сторін життя суспільства є важливим правовим інструментом забезпечення соціальної справедливості. «Вона зумовлена особливо шкідливими якостями джерел підвищеної небезпеки, оскільки останні в процесі експлуатації не піддаються безперервному і всеосяжному контролю з боку людини. Жодні спеціальні знання, навички, досвід не дають можливості ні передбачити тих шкідливих наслідків, які настають у конкретній життєвій ситуації, ні запобігти їм. Крім

того, відповідальність незалежно від вини стимулює володільців джерел підвищеної небезпеки вживати всіх можливих заходів щодо запобігання завданню шкоди, заохочує їх до участі у створенні нової, безпечнішої техніки» [7, с. 534–535]. Отже, безвинна відповідальність за шкodu, завдану джерелом підвищеної небезпеки, справді спонукає власників транспортних засобів до використання нових, більш безпечних, які мають більш надійні конструктивні рішення, системи безпеки, використані матеріали, які здатні гарантувати безпеку перевезень та мінімізувати можливі ризики. Наочними прикладами є все частіші повідомлення про нерозгерметизацію цистерн навіть після їх серйозних ушкоджень та перекидань.

Висловлюємо також думку, що одним із найнадійніших способів гарантування відшкодування збитків, витрат на ліквідацію аварій тощо є інститут страхування цивільної відповідальності перевізника небезпечного вантажу. Такий підхід застосовано в більшості країн Європейського Союзу. Так, у Швейцарії діє *Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR) du 29 novembre 2002 (Etatle 1er janvier 2017)* (Ордонанс «Про перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, ухвалений Швейцарською федеральною радою 29 листопада 2002 р. [9], який в частині обов'язкового страхування відповідальності таких перевізників посиляється на Ордонанс «Про страхування транспортних засобів» (OAV) від 20 листопада 1959 р. [10], ст. 31 якого передбачає, що страхування охоплюватиме права потерпілих як мінімум до 5 млн франків на події за всі особисті та матеріальні збитки, а ст. 12, присвячена перевезенню небезпечних вантажів, закріплює, що для автомобілів та автопоїздів, які перевозять небезпечні вантажі, страхове покриття становить не менше 15 млн франків для всіх особистих травм та пошкоджень.

Для порівняння, в Україні відповідно до Закону «Про перевезення небезпечних вантажів» від

6 квітня 2000 р. [11] та Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів [12], затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 1 червня 2002 р. № 733, закріплено нормативи страхового відшкодування. Наприклад, у разі перевезення 50 т небезпечних вантажів 3-го класу небезпеки розрахунок рівний: 50 т x 100 НМДГ x 17 грн = 85 000 грн, що орієнтовно дорівнює 3 063 CHF (за курсом 27,75) (проти 5 млн та 15 млн CHF).

Передбачений Порядком розподіл сум компенсації між постраждалими теж не витримує критики, на компенсацію шкоди, завданої навколишньому природному середовищу, передбачається лише 30% страхової суми (а це приблизно 1 000 CHF); на компенсацію шкоди, завданої майну третіх осіб, – лише 20% страхової суми. Отже, суми відшкодування, передбачені законодавством України, не виконують своєї компенсаторної функції.

Висновки. Керуючись суто прагматичними мотивами створення ефективного механізму правового регулювання правовідносин із перевезення небезпечних вантажів, який передбачав би заходи нормативного, організаційного й інших видів запобігання завданню шкоди основному кредиторіві в транспортному зобов'язанні й іншим потенційним кредиторам, інтересам яких може зашкодити неналежне (у частині завдання шкоди) виконання договору перевезення небезпечних вантажів, вважаємо, що інститут забезпечення виконання зобов'язання варто розглядати в його широкому розумінні. Ефективним засобом забезпечення захисту порушених прав кредиторів є інститут страхування цивільної відповідальності, але розмір компенсацій (страхові виплати) має бути узгоджений зі стандартами, які застосовуються в закордонних країнах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Цивільне право України: у 2 т. Т. 2: підручник / за ред. Є.О. Харитонова, Н.Ю. Голубевої. Харків: ТОВ «Одіссей», 2010. 872 с.
2. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). Т. 7: Загальні положення про зобов'язання та договір / за ред. І.В. Спасибо-Фатєєвої. Серія «Коментарі та аналітика». Харків: ФОР Л.С. Лисяк, 2012. 736 с.
3. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). Т. 1: Загальні положення / за ред. І.В. Спасибо-Фатєєвої. Серія «Коментарі та аналітика». Харків: ФОР А.А. Колісник, 2010. 320 с.
4. Зобов'язальне право України (елементарний курс): навч. посібник / за заг. ред. С.В. Резніченка; ОДУВС. Одеса: ОДУВС, 2010. 346 с.
5. Гонгало Б.М. Обеспечение исполнения обязательств. М.: Спарк, 1999. 152 с.
6. Цивільне право України: підручн. Особлива частина / за заг. ред. Р.Б. Шишки. К.: Ліра-К, 2015. 1024 с.
7. Канзафарова І.С. До проблеми цивільно-правової відповідальності без вини. *Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права*. 2003. № № 3–4. С. 89–92.
8. Інститут цивільно-правової відповідальності у цивільній доктрині України. *Правова доктрина України: у 5 т / Н.С. Кузнєцова, О.Є. Харитонов, Р.А. Майданик та ін.; за заг. ред. Н.С. Кузнєцовой*. Х.: Право, 2013. Т. 3. Доктрина приватного права. С. 330–348.
9. *Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR) du 29 novembre 2002 (Etat le 1er janvier 2017)*. URL: <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20022136/index.html>.
10. *Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV) du 20 novembre 1959 (Etat le 1er janvier 2017)*. *Le Conseil fédéral suisse*. URL: <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19590239/index.html>.
11. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 28. Ст. 222.
12. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів: постановою Кабінету Міністрів України від 1 червня 2002 р. № 733. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/733-2002-%D0%BF>.