

УДК 347.447:347.795.3(477)

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

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

Стаття присвячена дослідженню цивільно-правової відповідальності як одного з наслідків неналежного виконання сторонами своїх зобов'язань за договором перевезення небезпечних вантажів, її ролі в механізмі забезпечення належного виконання зобов'язань та захисту цивільних прав та інтересів у сучасному цивільному праві України.

Ключові слова: відправник вантажу, перевізник, одержувач вантажу, небезпечний вантаж, цивільно-правова відповідальність, забезпечення виконання зобов'язань, захист порушених прав та інтересів.

Постановка проблеми. Цивільно-правова відповідальність як інструмент спонукання сторін договору до належного виконання своїх зобов'язань викликає значний науково-практичний інтерес. І це не безпідставно, адже цивільно-правова відповідальність є ефективним інструментом впливу на учасників договірних правовідносин.

Звичайно, думки науковців щодо функцій та значення цивільно-правової відповідальності здебільшого збігаються. Є.О. Харитонов у лаконічній формі визначив основні з них: 1. виховно-попереджувальна (превентивна) функція; 2. відновлювальна (компенсаційна) функція; 3. каральна (репресивна) функція [1, с. 474].

Останнім часом з'ясовано етапи розвитку (стадії) цивільно-правової відповідальності, яку Н.С. Кузнецова поєднала в систему матеріально-правового та процесуально-правового характеру [2, с. 30-48].

Водночас має місце наукова полеміка щодо сутності та змісту цивільно-правової відповідальності; особливостей договірної відповідальності; значення вини як умови цивільно-правової відповідальності, в тому числі в конструкції договірної відповідальності; щодо цивільно-правової відповідальності та деліктного зобов'язання; особливостей безвинної відповідальності, яка застосовується в конструкції цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки та ін.

Враховуючи те, що небезпечні вантажі та діяльність, пов'язану з ними, визнано джерелом підвищеної небезпеки, є низка питань, які потребують свого уточнення. Серед них – справедливість застосування конструкції безвинної відповідальності; можливість використання інституту цивільно-правової

відповідальності за договором перевезення небезпечних вантажів щодо умов, стосовно яких, попри наявність заборон, санкція правової норми не передбачена; розподіл тягара цивільно-правової відповідальності між відправником та перевізником небезпечних вантажів за негативні наслідки діяльності з перевезення таких вантажів по відношенню до третіх осіб; роль цивільно-правової відповідальності в механізмі захисту цивільних прав та ін.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед теоретичних напрацювань щодо цивільно-правової відповідальності варто виділити праці С.С. Алексєєва, В.А. Ойгензихта, М.С. Малєїна, А.О. Собчак, О.С. Іоффе, О.О. Красавчикова, Г.К. Матвєєва, І.С. Кантафарової, Т.С. Ківалової, Н.С. Кузнецової, О.В. Дзери, М. Сібільова, Р.Б. Шишки, Є.О. Харитонова, О.О. Кот, В.І. Борисової, В.В. Луць та ін.

Заслужують на увагу праці: Р.Ю. Заїки «Юридична природа цивільно-правової відповідальності без вини» [3], В.В. Паришкура «Проблемні аспекти цивільно-правової відповідальності без вини» [4], Н.І. Дуравкіної «Відповідальність як складова механізму забезпечення прав і свобод людини й громадянина» [5], Р.Б. Шишки «Цивільно-правова відповідальність і деліктне зобов'язання» [6], М.О. Недокус «Цивільно-правове регулювання перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом» [7], Р.Б. «Сірко Порядок виконання договору перевезення вантажу залізничним транспортом» [8] та ін.

Проте наразі окремих досліджень, присвячених питанням цивільно-правової відповідальності за договором перевезення небезпечних вантажів, нам віднайти не вдалося. Тим не менше як на теоретичному рівні, так і

в практичній сфері є потреба в такому дослідженні, що зумовлює його актуальність.

Мета статті – з'ясувати особливості цивільно-правової відповідальності за договором перевезення небезпечних вантажів, встановити рівень відповідності нормативних санкцій, умов договорів потребам функцій цивільно-правової відповідальності, внести пропозиції з удосконалення законодавства, яке регламентує ці особливості.

Виклад основного матеріалу дослідження. Нині є низка питань загальнотеоретичного характеру стосовно ролі цивільно-правової відповідальності в механізмі правового регулювання цивільних правовідносин та її змісту.

Р.Б. Шишка звернув увагу на досить важливий аспект цивільно-правової відповідальності – її зв'язок із застосуванням юрисдикційними органами примусових заходів впливу на порушника [9, с. 169]. Тому і визначення цивільно-правової відповідальності ним дається з позиції розуміння її як обов'язку порушника зобов'язання називати негативних наслідків за допущене порушення з метою відновлення чи компенсації порушеного права у вигляді додаткового покладання на правопорушника майнових обов'язків чи позбавлення його суб'єктивного права [9, с. 170].

Водночас у своїй праці О.С. Іоффе [10, с. 315-317] стверджує, що сутність цивільно-правової відповідальності проявляється у двох елементах: визначеній судом санкції та державному примусі до піддавання їй. Саме тому, на його переконання, добровільне виконання акцесорного обов'язку, який виник внаслідок порушення зобов'язання, не є юридичною відповідальністю [6, с. 209].

Такий підхід простежувався і в роботах С.М. Братуся, який ототожнював заходи примусу в цивільному праві з цивільно-правовою відповідальністю [11, с. 219].

Проблему співвідношення категорій захисту суб'єктивних цивільних прав та цивільно-правової відповідальності актуалізував О.О. Кот. На його думку, вина є підставою цивільно-правової відповідальності, а не її елементом. Крім того, закріплення права особи на захист цивільних прав та застосування до порушника заходів відповідальності в нормах права уже свідчить про наявність осуду держави [12, с. 223, 228].

Щодо даного питання Є.О. Харитонов висловив позицію, що *державою засуджується лише винна поведінка, тоді як заходи захисту застосовуються незалежно від провини* [1, с. 471]. Відмежування ж заходів відпо-

відальності від заходів захисту базується на тому, що стягнення майнових санкцій завжди пов'язане з осудом поведінки правопорушника [1, с. 470-471].

Як зазначила Я.М. Шевченко, саме відповідальність є способом здійснення осуду державою поведінки правопорушника, і в цьому контексті велике значення має категорія вини [13, с. 400].

Така позиція загалом підтримана і В.І. Борисовою, яка зазначила, що суспільний осуд протиправної поведінки виражається у констатації факту вчинення правопорушення [14, с. 362].

На думку М. Сібільова, через те, що ЦК України закріплює презумпцію вини порушника зобов'язання (ч. 2 ст. 614 ЦК України), зазначена умова відповідальності може мати як обов'язковий, так і факультативний характер залежно від того, яка форма відповідальності застосовується до порушника. У разі відшкодування збитків та моральної шкоди, всі умови мають обов'язковий характер (окрім випадків відповідальності незалежно від вини правопорушника). У разі застосування такої форми цивільно-правової відповідальності, як сплата неустойки, обов'язковий характер має лише умова щодо протиправної поведінки боржника [15, с. 87].

У цій дискусії надзвичайно цікавою є позиція Н.С. Кузнецової. На її думку, цивільно-правова відповідальність посідає не останнє місце в механізмі цивільно-правового регулювання (а відповідно, і на різних стадіях цього правового регулювання), а сам факт правової норми, її зміст (гіпотеза, диспозиція та санкція) вже виявляє нормативну основу цивільно-правової відповідальності. Отже, норма права – це основа як цивільно-правової відповідальності, так і механізму правового регулювання [16, с. 358-359].

На її твердження, на третій стадії правового регулювання здійснюється реалізація прав та обов'язків. У разі ж порушення регулятивного правовідношення, воно може трансформуватися в охоронне правовідношення, в межах якого може відбуватися відновлення або захист порушених прав шляхом застосування заходів цивільно-правової відповідальності [16, с. 363].

Загалом, така позиція була підтримана А. Кострубою, який зробив висновок, що правозастосування є етапом на стадії право-реалізації правового регулювання цивільних відносин. Юридичне навантаження правозастосування отримує в межах стадії право-захисту [17, с. 154].

Водночас, загалом підтримуючи концепцію підстави цивільно-правової відповідальності, якою є факт правопорушення, розуміємо ту

об'єктивну реальність, що це порушення має різний прояв. З одного боку, має місце порушення приписів правової норми, а з іншого – порушення суб'єктивного цивільного права. Ці два фактори не виключають один одного, а навпаки, дають більш повне уявлення про правопорушення та його наслідки.

Підтвердження даної гіпотези знаходимо у М. Сібільова, який писав, що підставою цивільно-правової відповідальності взагалі є порушення суб'єктивного цивільного права. Порушення цього права у сфері договірних правовідносин є порушенням договірного зобов'язання (ст. 610 ЦК України). При тому, що саме порушення проявляється у формі поведінки, яка не відповідає вимогам, що ставляться до належного виконання зобов'язання.

Цікавою у цьому контексті є думка зазначеного автора, що в самому ЦК України закладено дві базові моделі правового регулювання договірних відносин – внутрішню та зовнішню регулювання. Друга модель передбачає як коло обов'язкових умов, так і коло тих умов, від яких сторони відійти не можуть. У цій моделі (до речі, ми говоримо тут про неї у зв'язку з тим, що саме ця модель правового регулювання використовується для регулювання правовідносин з перевезення небезпечних вантажів) протиправною є поведінка порушника, що порушує умови договору (незалежно від її закріплення – у договорі чи нормативно-правовому акті). Водночас не кожний відступ сторін від імперативних приписів законодавства свідчить про протиправну поведінку сторони зобов'язання [15, с. 85].

Так, приміром, якщо сторона-перевізник здійснила доставку небезпечного вантажу без шкідливих наслідків для одержувача вантажу, інтересів третіх осіб, екології тощо, хоч би і з порушенням окремих норм законодавства (приміром, перевезення здійснив перевізник, який не мав відповідного дозволу, або, скажімо, без використання маркування про небезпечність вантажу, з неправильним кріпленням вантажу тощо), не може вважатися такою, що порушила договірне зобов'язання.

Зазначене дає підстави для розуміння того, що категорія цивільно-правової відповідальності є поліаспектною та багатогранною. Так, якщо вище йшлося про стадію, на якій можливе «включення» механізму цивільно-правової відповідальності за умови, що вона вже передбачена в санкції відповідної правової норми, то на етапі застосування цивільно-правової відповідальності з'ясовується її зв'язок з наявністю «шкідливих наслідків» з точки зору негативного впливу допущеного порушення цивільних прав на суспільні інтереси. На думку Н.С. Кузнецової, ці «шкідливі наслідки» не мають ніякого право-

вого значення, оскільки сам факт порушення права суб'єкта цивільного правовідношення тягне потребу відновлення порушеного права в тому числі шляхом застосування цивільно-правової відповідальності. Звідси вона робить висновок, що *підставою* відповідальності є саме порушення суб'єктивного цивільного права. Притому вона визнає, що для окремих видів порушених суб'єктивних цивільних прав законодавець сформував умови цивільно-правової відповідальності: протиправність порушення; наявність шкоди; наявність причинного зв'язку; вина порушника [16, с. 369].

На наше переконання, складним залишається питання договірної відповідальності і відповідальності за договором (залежно від того, хто формує зміст правила поведінки між учасниками договірного правовідношення та зміст відповідних санкцій за порушення цих правил – держава чи сторони договору). Тут ми маємо на увазі той випадок, коли частина умов договору формується не сторонами договору, а законодавцем у відповідних нормативно-правових актах. Тим не менше і ці умови визнаються істотними умовами договору, оскільки закон їх визнає необхідними для даної групи (виду) договорів. Порушення цих умов повинно мати наслідки цивільно-правового характеру, передбачені законодавцем у відповідних нормативно-правових актах (транспортних статутах та кодексах, правилах перевезень вантажів на різних видах транспорту, Правилами перевезення небезпечних вантажів [18]) чи сторонами договору (в аспекті досліджуваного нами договору перевезення небезпечних вантажів – обидва випадки).

З огляду на аргументи вищезазначених науковців, можемо зробити висновок, що у разі порушення умов договору добровільне виконання акцесорного договірного зобов'язання не є цивільно-правовою відповідальністю.

То виникає логічне питання: що це? Чим є у такому випадку те, що більшість юристів звикли називати договірною відповідальністю?

Чи варто приділяти увагу категорії вини, якщо насправді єдиною підставою договірної відповідальності є факт порушення умов договору?

Фактично, аналізуючи праці науковців, доходимо висновку, що вина як умова цивільно-правової відповідальності враховується в деліктних зобов'язаннях (у договірних правовідносинах – у разі завдання шкоди). Тут варто чітко усвідомлювати, що порушення договірних умов не завжди тягне за собою завдання шкоди. Саме тому як наслідок

невиконання чи неналежного виконання договору передбачається сплата неустойки та/або відшкодування збитків, але і те й інше і разом можна вважати формами цивільно-правової відповідальності. У теорії права залежно від співвідношення відшкодування збитків розрізняють залікову, штрафну (або кумулятивну – за загальним правилом ст. 624 ЦК України передбачається стягнення неустойки та збитків у повному обсязі), виняткову та альтернативну неустойку).

Погодимось з позицією Є.О. Харитонова, що недоліком ЦК України є те, що він не визначає, які з правових наслідків порушення зобов'язання є засобами відповідальності, а відповідно, застосовуються за наявності вини, а які не належать до засобів відповідальності і застосовуються незалежно від вини [19, с. 58-59].

У контексті нашого дослідження актуально вбачається теза О.Е. Лейст про те, що юридична відповідальність є застосуванням і здійсненням санкції, яка є необхідним атрибутом правової норми. Притому існує нерозривний зв'язок між санкцією та відповідальністю, зміст якого полягає в конструкції «без санкції немає відповідальності» [20, с. 97].

Аналіз Статуту залізничного транспорту та Правил перевезення небезпечних вантажів свідчить, що заборони чи приписи в основному або мають декларативний характер, або ж сприяють визначенню винної особи у завданні шкоди через розподіл тягара прав і обов'язків сторін. Йдеться про те, що винною у завданні шкоди буде визнаватися та сторона, яка не виконала відповідний припис законодавства або ж здійснила його з порушенням.

Так, приміром, п. 118 Статуту залізниць України передбачено, що за пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень, або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, або з неправильним зазначенням його найменування і властивостей, з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення.

Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

Некоректність даної норми полягає у тому, що не до кінця є зрозумілим, чи застосовується до порушника штраф у тому випадку, якщо шкоди залізниці заподіяно не було?

Або інший приклад: п. 7.1.3 Правил перевезення небезпечних вантажів містить положення, згідно з яким способи розміщення і

кріплення небезпечних вантажів у спеціалізованих контейнерах розробляє і затверджує відправник. Вони повинні відповідати вимогам нормативного документа про навантаження, розміщення і кріплення вантажу та Правилам перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів.

Загалом, ні Статутом, ні Правилами наслідків (санкцій) стосовно порушення приписів даної чи іншої норми не передбачено.

Наступний приклад: згідно з ч. 2 та 3 п. 7.2.3 Правил перевезення небезпечних вантажів контейнери з небезпечними вантажами повинні вивозитися зі станції протягом 24 годин з моменту отримання одержувачами повідомлень про прибуття вантажів. Притому одержувачі не мають права відмовлятися від приймання небезпечних вантажів, які прибули на їх адресу.

Виникає логічне питання: а якщо все-таки відмовляються? Які наслідки? Які санкції? І, що найголовніше, що має за таких обставин робити перевізник?

Вважаємо, що в цій частині законодавство має орієнтуватися не лише на заборони, встановлення відповідальності за порушення приписів норм, які порушувати не можна, але і містити механізм захисту прав та інтересів сторін договору перевезення небезпечних вантажів, включаючи перевізника.

Висновки

На наше переконання, нормативно-правове регулювання перевезень небезпечних вантажів повинне мати комплексний характер, а відповідно, містити інформацію щодо наслідків порушення договірних умов (та нормативних приписів та заборон), а також вирішувати в цьому контексті питання відповідальності за порушення (невиконання чи неналежне виконання договірних зобов'язань).

Тому пропонуємо на нормативному рівні запровадити використання так званих оперативних санкцій на кшталт тих, які застосовуються в договорі підяду: йдеться про право перевізника у разі порушення певних умов договору чи приписів закону, яке може зашкодити безпеці доставки небезпечних вантажів, відмовитися від договору і вимагати відшкодування збитків (ч. 2 ст. 852 ЦК України).

Водночас відкритим для подальших наукових розвідок залишається питання цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану у зв'язку з транспортуванням небезпечного вантажу, попри належне виконання договору перевезення небезпечного вантажу. Йдеться про ті рідкі випадки, коли поведінка особи є правомірною, але шкода все ж таки завдається. У контексті припи-

сів ч. 5 ст. 1187 ЦК України (відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки) йдеться або про відповідальність без вини, безвинну відповідальність чи відповідальність незалежно від вини).

Переконані, що за своїм змістом саме ця стаття спонукає усі сторони договору перевезення небезпечних вантажів ставитися до належного виконання всіх вимог законодавця з підвищеною увагою та використовувати додаткові заходи, спрямовані на усунення шкідливих наслідків у разі виходу з-під контролю об'єкта доставки (йдеться про застосування інституту страхування відповідальності), що має на меті забезпечення компенсаторної функції цивільного права.

Список використаних джерел:

1. Цивільне право України : підручник : в 2 т. Том 1 / за ред. д.ю.н., проф. Є.О. Харитонов, к.ю.н. Н.Ю. Голубевої. Харків : ТОВ «Одісей», 2010. 832 с.
2. Кузнецова Н.С. Гражданско-правовая ответственность: понятие, условия и механизм применения. *Альманах цивилистики: сборник статей* / под ред. Р.А. Майданика. Киев : Алерта; КНТ; Центр учебной литературы, 2010. Вып. 3. 332 с.
3. Заїка Р.Ю. Юридична природа цивільно-правової відповідальності без вини. *Юридична наука*. 2014. № 5. С. 7-14.
4. Паришкура В.В. Проблемні аспекти цивільно-правової відповідальності без вини. *Вісник Вищої ради юстиції*. 2010. № 2. С. 66-74.
5. Дуравкіна Н.І. Відповідальність як складова механізму забезпечення прав і свобод людини й громадянина. *Юридична наука і практика*. 2011. № 2. С. 15-21.
6. Шишка Р.Б. Цивільно-правова відповідальність і деліктне зобов'язання. *Збірник наукових праць Ірпінської фінансово-юридичної академії (право)*. 2013. Вып. 2. С. 206–216.
7. Недокус М.О. Цивільно-правове регулювання перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки»*. 2014. Выпуск 1. Том 1. С. 163-166.
8. Сірко Р.Б. Порядок виконання договору перевезення вантажу залізничним транспортом. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2012. Выпуск 20. Частина II. Том 1. С. 246-248.
9. Цивільне право України : підручник. Особлива частина / за заг. ред. д.ю.н., проф. Р.Б. Шишки. Київ : Видавництво Ліра-К, 2015. 1024 с.
10. Иоффе О.С. Вопросы теории права. Москва : Госюриздат, 1961. 381 с.
11. Братусь С.М. Юридическая ответственность и законность. Очерк теории. Москва : Юридическая литература, 1976. 215 с.
12. Кот О.О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав: проблеми теорії та судової практики : монографія. Київ : Алерта, 2017. 494 с.
13. Шевченко Я. Понятие юридической ответственности: объективный и субъективный аспекты. *Ежегодник украинского права: сборник научных трудов* / отв. за выпуск А.В. Петришин. Харьков : Право, 2012. № 4. С. 400-401.
14. Цивільне право : підручник : у 2 т. / В. І. Борисова (кер. авт. кол.), Л. М. Баранова, Т. І. Бегова та ін.; за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасиво-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Харків : Право, 2011. Т. 1. 656 с.
15. Сібільов М. Підстава та умови цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань за чинним Цивільним кодексом України. *Вісник Академії правових наук України*. 2004. № 2(37). С. 80-88.
16. Кузнецова Н.С. Вибрані праці. Київ : ПрАТ «Юридична практика», 2014. 544 с.
17. Коструба А. Правозастосування – форма реалізації права: досвід феноменологічного аналізу (цивілістичний аспект). *Право України*. 2016. № 10. С. 149-159.
18. Правила перевезення небезпечних вантажів : затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2008 № 1430. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0180-09>.
19. Цивільне право України : підручник : в 2 т. Том 2 / за ред. д.ю.н., проф. Є.О. Харитонов, к.ю.н. Н.Ю. Голубевої. Харків : ТОВ «Одісей», 2010. 872 с.
20. Лейст О.Э. Санкции и ответственность по советскому праву (теоретические проблемы) : монография. Москва : МГУ, 1981. 240 с.

Стаття посвячена дослідженню громадянсько-правової відповідальності як одного з наслідків ненадлежащого виконання сторонами своїх обов'язків по договору перевезення небезпечних вантажів, її ролі в механізмі забезпечення належного виконання обов'язків, а також захисту громадянських прав і інтересів в сучасному українському праві.

Ключевые слова: грузоотправитель, перевозчик, получатель груза, опасный груз, гражданско-правовая ответственность, обеспечение выполнения обязательств, защита нарушенных прав и интересов.

The article is devoted to the study of civil liability as one of the consequences of improper performance by the parties of their obligations under the contract of carriage of dangerous goods, its role in ensuring the proper fulfillment of obligations and protecting civil rights and interests in modern civil law of Ukraine.

Key words: consignor, carrier, consignee, dangerous goods, civil liability, enforcement of obligations, protection of violated rights and interests.