

УДК 347.463:347.795.3:351.814.2

## ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ВАНТАЖУ В ДОГОВОРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

**Ольга ЗЕМСКОВА,**  
аспірант

Харківського національного університету внутрішніх справ

### SUMMARY

This article is about the special nature of the goods in the contract of carriage of dangerous goods, their influence on the content of the contract, the possible consequences of breach of contract or failure to comply with current legislation on the transport of dangerous goods. The classification of dangerous goods description of the contract of carriage of goods and the contract of carriage of dangerous goods as a form of contract of carriage of goods from a special legal regime.

The author concluded that the transport of dangerous goods, there is need for mandatory measures of legal regulation on the transport of dangerous goods that need to be fixed in the legal acts of civil legislation of Ukraine.

**Key words:** contract, dangerous goods, carriage of goods, protection of the public interest.

### АНОТАЦІЯ

У статті мова йде про особливий характер вантажів у договорі перевезення небезпечних вантажів, їх вплив на зміст договору, можливі наслідки при порушенні умов договору або недотриманні вимог чинного законодавства у сфері перевезення небезпечних вантажів. Дається класифікація небезпечних вантажів, характеристика договору перевезення вантажів і договору перевезення небезпечних вантажів як виду договору перевезення вантажів з особливим правовим режимом.

Зроблено висновок, що у сфері перевезення небезпечних вантажів існує необхідність установлення імперативних заходів правового регулювання правовідносин з перевезення небезпечних вантажів, які мають бути закріплені в нормативно-правових актах цивільного законодавства України.

**Ключові слова:** договір, небезпечні вантажі, перевезення вантажів, захист публічних інтересів.

**Постановка проблеми.** Актуальність теми дослідження зумовлена низкою об'єктивних факторів. Насамперед вона безпосередньо пов'язана з переорієнтацією спрямованості правового регулювання. За часів планової економіки орієнтація була на виробничу сферу. З прийняттям Цивільного кодексу України (далі – ЦК України) у 2003 р. й уведенням книги 2 ЦК України (особисті немайнові права фізичної особи) домінантною в цивілістиці стає людиноцентристська теорія [1].

По-друге, дослідження правовідносин із перевезення небезпечних вантажів на нових приватноправових засадах не здійснювалися, а тим паче через призму необхідності забезпечення прав людини.

По-третє, під час перевезень небезпечних вантажів мають місце ризики.

По-четверте, в Україні доволі частими є аварії, у результаті яких шкода завдається не лише учасникам конкретних правовідносин, а й третім особам (їх життю, здоров'ю, майну) й екології. Іншими словами, мова йде не лише про забезпечення доставки вантажу з особливими властивостями, а вантажу, потенційно спроможного завдати шкоду іншим особам чи навіть масовий делікт (вибухо-небезпечних, хімічних, радіоактивних, легкозаймистих та інших речовин).

По-п'яте, застосування диспозитивних засобів у сфері охорони зазначених благ є малоефективним.

По-шосте, наявність і рівень фактів завдання шкоди при перевезеннях небезпечних вантажів свідчить про неефективність наявного механізму правового регулювання цивільних правовідносин у цій сфері.

По-сьоме, відсутній механізм відшкодування шкоди внаслідок масового делікту чи екологічної катастрофи, а, відповідно, учасники цивільно-правових відносин потребують охорони та захисту своїх прав.

У зв'язку з цим **метою дослідження** є визначення особливостей правового режиму вантажу в договорі перевезення небезпечних вантажів, який передбачає певний порядок правового регулювання у сфері перевезення небезпечних вантажів.

Дослідження цієї теми базується на аналізі положень чинного законодавства у сфері правового регулювання перевезень небезпечних вантажів, наукових праць авторів, таких як М.М. Агарков, Ю.Г. Басін, С.М. Братусь, В.П. Грибанов, М.О. Тарасов, Р.О. Халфіна, А.Д. Кейлін, К.К. Яічков, М.Е. Ходунов, В.І. Серебровський, М.М. Николаєва, Ю.П. Битяк, Д.В. Зеркалов, Л.А. Коваль, О.М. Дубніков, В.В. Вітряньський, В.В. Луць, Є.Д. Стрельцова, І.В. Булгакова, Е.Ф. Демський. Але, слід зазначити, що саме питанням перевезення небезпечних вантажів не було приділено достатньої уваги.

**Виклад основного матеріалу.** Зобов'язальні правовідносини, що встановлюють юридично обов'язкові взаємозв'язки учасників, виникають, зокрема, з укладених ними договорів. У ЦК України договір визначається як угода двох або кількох осіб про встановлення, зміну або припинення цивільних прав або обов'язків (тобто дво- або багатостороння угода) (п. 1 ст. 626 ЦК України). Сторони можуть укласти договір як передбачений, так і не передбачений законом або іншими правовими актами, але такий, що не суперечить чинному законодавству. До зобов'язань, що виникли з договору, застосовуються загальні положення про зобов'язання (ст. 509–625 ЦК України), якщо інше не передбачено ЦК України і правилами по окремих видах договорів, які містяться в ЦК України.

За договором перевезення вантажу (ст. 909 ЦК України) одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення й видати його особі, яка має право на одер-

жання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Договір перевезення є двостороннім, оскільки кожен з його учасників наділений правами й обов'язками, кожна сторона має право вимагати за свою дію відповідної дії від іншої сторони; відплатним, оскільки виконання перевізником обов'язку з переміщення вантажу передбачає визначену зустрічну дію з боку вантажовідправника (унесення провізної плати – ст. 916 ЦК України); строковим, оскільки строк його дії визначається строком виконання зобов'язання з перевезення (цей строк може бути встановлений як у нормативному порядку, так і за згодою сторін – ст. 919 ЦК України); реальним, оскільки зобов'язання перевізника з доставки в пункт призначення розповсюджується лише на вантаж, що був переданий йому відправником (зобов'язання перевізника виникає лише з моменту отримання останнім вантажу від відправника).

Такий договір має бути укладений у письмовій формі. Письмовою формою договору перевезення є такі: транспортна накладна (залізнична накладна, вантажна накладна – на повітряному транспорті, товарно-транспортна накладна – на автомобільному, коносамент – на морському). У транспортній накладній зазначаються відомості про вантаж (найменування, кількість, спосіб визначення ваги тощо), відправника, одержувача, відстань перевезення, вартість перевезення [2, с. 34].

Сторони в договорі перевезення – вантажовідправник і перевізник. Від вантажовідправників можуть виступати як організації, так і громадяни. На думку М.І. Брагинського, які перевізник найчастіше виступає спеціалізована (транспортна) організація. За договором перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити довірений відправником вантаж за призначенням і видати його одержувачу, а відправник – внести за перевезення встановлену плату. Сторони договору: вантажовідправник, перевізник, вантажоодержувач [3, с. 134].

Відповідно до ЦК України, договори перевезення належать до групи договорів про надання відплатних послуг. Саме глава 64 «Перевезення» розташована першою після глави 63 «Послуги. Загальні положення». Але так було не завжди: глава 63 «Послуги. Загальні положення» в ЦК України з'явився вперше, ЦК 1922 р. та ЦК 1963 р. взагалі не визначали договір про надання послуг як такий.

У договорі перевезення вантажу надання послуги з перевезення вантажу невіддільне від діяльності перевізника – послугонадавача. Крім того, корисний ефект перевезення полягає в самому процесі надання послуги перевезення й виражається в юридичних наслідках – у набутті прав та обов'язків вантажовідправника, перевізника, вантажоодержувача. Отже, договори перевезення вантажів (незалежно від виду перевезення) належать до групи цивільно-правових договорів про надання послуг [4, с. 361].

Істотною умовою договору є умова про предмет. Предметом договору є послуги щодо доставки довіреного перевізникові вантажу до пункту призначення. До таких послуг належать не лише саме переміщення вантажу, а й інші дії, зокрема, збереження, видача вантажу одержувачеві, завантаження та вивантаження вантажу.

С.І. Ожегов визначав, що «вантаж» – це товар, предмети, які приймаються для перевезення та направляються одержувачу [5].

Частина 4 ст. 909 ЦК України визначає, що Законом можуть бути передбачені особливості укладення й виконання договору перевезення вантажу, тобто договір перевезення

небезпечних вантажів є видом договору перевезення вантажу. У зв'язку з цим договір перевезення небезпечних вантажів безпосередньо має умови загального договору перевезення вантажів: двосторонньо зобов'язуючий, відплатний, строковий, реальний.

Законом, який регулює особливості укладення й виконання договору перевезення небезпечного вантажу, є Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644-III.

Предметом договору перевезення небезпечних вантажів є безпосередньо надання транспортних послуг вантажоодержувачу щодо перевезення перевізником небезпечного вантажу від вантажовідправника.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644, перевезення небезпечних вантажів – це діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення або зберігання до місця призначення, з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій і короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах його переміщення. Під небезпечними вантажами в указаному Законі розуміються речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин, і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину зараховано до одного з класів небезпечних речовин.

Небезпечні речовини – речовини, що зараховані до певного класу. На сьогодні всі небезпечні вантажі класифіковані, кожному з них присвоєно порядковий номер ООН.

Номер ООН (UN) – чотиризначний цифровий ідентифікаційний номер, наданий небезпечному вантажу KE ООН з перевезення небезпечних вантажів і погоджений на глобальному рівні системи класифікації та маркування хімічних речовин Економічної і Соціальної Ради ООН. KE ООН – Комітет експертів з перевезення небезпечних вантажів Економічної і Соціальної Ради ООН.

Класифікація небезпечних вантажів визначається залежно від виду та ступеня небезпечності вантажу, а саме:

– клас 1 – вибухові речовини та вироби, які за своїми властивостями можуть вибухати, викликати пожежу з вибуховою дією, а також пристрої, що містять вибухові речовини, і засоби підривання, призначені для справляння піротехнічного враження;

– клас 2 – гази, зріджені охолодженням і розчинені під тиском, такі, що відповідають хоч би одній з таких умов:

- 1) абсолютний тиск пари при температурі 50 град. С рівно або вище за 3 кгс/кв. см (300 кПа);
- 2) критична температура, нижча за 50 град. С;
- 3) стислі, критична температура яких нижча за -10 град. С;
- 4) зріджені, критична температура яких рівна або вища за -10 град. С, але нижча за 70 град. С;
- 5) зріджені, критична температура яких рівна або вища за 70 град. С;
- 6) розчинені під тиском;
- 7) зріджені переохолодженням;

8) аерозолі і стислі гази, що потрапляють під дію спеціальних розпоряджень;

– клас 3 – легкозаймисті рідини, суміші рідин, а також рідини, які містять тверді речовини в розчині або суспензії, які виділяють легкозаймисті пари, що мають температуру спалаху в закритому тиглі 61 град. С і нижче;

– клас 4.1 – легкозаймисті тверді речовини, здатні легко запалати від короточасної дії зовнішніх джерел займання й активно горіти;

– клас 4.2 – речовини, схильні до самозаймання, які у звичайних умовах транспортування можуть мимоволі нагріватися й запалати;

– клас 4.3 – речовини, що виділяють легкозаймисті гази при стиканні з водою;

– клас 5.1 – речовини, що окислюють, які самі по собі не горючі, але сприяють легкій займистості інших речовин і виділяють кисень при горінні, тим самим збільшуючи інтенсивність вогню;

– клас 5.2 – органічні пероксиди, які в більшості випадків горючі, можуть діяти як окислювальні речовини й небезпечно взаємодіяти з іншими речовинами, багато хто з них легко спалахує, чутливі до удару й тертя;

– клас 6.1 – токсичні речовини, здатні викликати отруєння при вдиханні (пари, пилю), потрапленні всередину або контакті зі шкірою;

– клас 6.2 – інфекційні речовини, речовини й матеріали, хвороботворні мікроорганізми, небезпечні для людей і тварин;

– клас 7 – радіоактивні матеріали;

– клас 8 – корозійні речовини, які викликають пошкодження шкіри, ураження слизистих оболонок очей і дихальних шляхів, корозію металів і пошкодження транспортних засобів, споруд або вантажів, а також можуть викликати пожежу при взаємодії з органічними матеріалами чи деякими хімічними речовинами;

– клас 9 – інші небезпечні речовини й вироби, з відносно низькою небезпечкою при транспортуванні, не захищені до жодного з попередніх класів, але вимагають застосування до них певних правил перевезення і зберігання [6, ст. 1].

Необхідно відмітити, що договори перевезення небезпечних вантажів посідають особливе місце серед договорів перевезень, оскільки кожне таке перевезення містить у собі потенційну можливість аварії та як наслідок забруднення навколишнього середовища і спричинення шкоди життю та здоров'ю людей.

Перевезення вантажів здійснюється залізничним, автомобільним, морським, повітряним, річковим видами транспорту.

Згідно зі ст. 306 ЦК України загальні умови перевезення вантажів, а також особливі умови перевезення окремих видів вантажів (вибухових речовин, зброї, отруйних, легкозаймистих, радіоактивних та інших небезпечних речовин) визначаються цим Кодексом і виданими відповідно до нього транспортними кодексами, транспортними статутами й іншими нормативно-правовими актами.

Оскільки перевезення небезпечних вантажів здійснюються різними видами транспорту, для кожного з яких застосовуються свої норми і правила організації перевезень, оформлення документації, маркування, вимоги до рухомого складу й відповідальність персоналу в разі аварійної ситуації, тому доставка небезпечних вантажів по території України вказаними видами транспорту регулюється різною базою, нормативно-правовими актами, національними правилами по окремих видах транспорту, міжнародними

законами й угодами, загальними положеннями про ліцензування, нормами про вивіз, ввезення до України, а також транзит небезпечних вантажів через територію України.

Слід зазначити, що найбільша кількість надзвичайних ситуацій, особливо пов'язаних із загибеллю людей, припадає на транспорт, що свідчить про його високу потенційну небезпечку. Основним законом України, який регулює правовідносини у сфері перевезення небезпечних вантажів на транспорті, є Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994р. № 232/94-ВР, що визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту.

Законодавство України визначає транспорт як важливу галузь суспільного виробництва [7, ст. 1], а перевезення небезпечних вантажів – специфічним видом перевезень, враховуючи потенційну небезпечку вантажів, які транспортуються. Тому до правовідносин у сфері перевезень небезпечних вантажів мають висуватися спеціальні, підвищені вимоги.

Правове регулювання діяльності транспорту має максимально сприяти перетворенню його в передову галузь суспільного виробництва, розвитку народного господарства, посиленню відповідальності за виконання договірних зобов'язань, забезпеченню схоронності вантажів, які перевозяться, безпеки руху й ліквідації аварійності, додержанню строків доставки вантажів, удосконаленню договірних відносин щодо перевезень, суворому дотриманню договірної дисципліни, поліпшенню експлуатаційної роботи на підприємствах транспорту.

Зазначене свідчить, що перевезення небезпечних вантажів є особливим перевезенням, а договір перевезення небезпечних вантажів є договором послуг щодо перевезення вантажів з особливим правовим режимом.

Необхідно відмітити, що небезпечні вантажі становлять невід'ємну частину сучасного торгового обігу будь-якої держави. Це об'єктивна необхідність розвитку виробничих відносин у силу різного роду їх потреб. Сучасна економіка в розрізі різних її галузей не мала б можливості в повному обсязі функціонувати без наявності необхідної кількості, наприклад, нафти та продуктів з неї. Жодна держава не в змозі на сьогодні обійтись без споживання природного газу й інших хімічних речовин, а значну частину виробничих відходів, на жаль, становлять речовини токсичні, які забруднюють навколишнє середовище, а, значить, несуть у собі певний ступінь потенційної небезпеки. «Більше половини вантажів, що перевозяться всіма видами транспорту у світі, є небезпечними вантажами – вибухонебезпечними, їдкими, займистими, токсичними та навіть радіоактивними за своїм характером, або вони можуть становити небезпечку іншим чином» [8].

У міру розвитку науки й техніки суспільство отримує можливість все більш активно та ефективно впливати на природу, забезпечувати здійснення безпечних перевезень небезпечних вантажів. У забезпеченні безпеки з прийняттям ЦК України у 2003 р. вирішальним стає людський фактор, тобто на перший план виходять аспекти, що стосуються життя та здоров'я людини.

Ст. 3 Конституції України передбачено, що людина, її життя та здоров'я визначаються соціальною цінністю і кожний має право на безпечне навколишнє середовище, що також передбачено ч. ч. 1, 2 ст. 281 ЦК України, згідно з якими фізична особа має невід'ємне право на життя, не може бути його позбавлена та має право захищати своє життя та здоров'я, а також життя та здоров'я іншої фізичної особи від протиправних посягань будь-якими

засобами, що не заборонені законом; ч. ч. 1, 2 ст. 283 ЦК України, відповідно до яких фізична особа має право на охорону свого здоров'я. При цьому охорона забезпечується системною діяльністю державних та інших організацій, що передбачені Конституцією України та законом; ч. 1, ч. 2 ст. 293 ЦК України, згідно з якими фізична особа має право на безпечне для життя та здоров'я навколишнє середовище. А діяльність фізичної та юридичної особи, що призводить до знищення, пошкодження, забруднення навколишнього середовища та спричиняє шкоду, підлягає припиненню у відповідному порядку [1, ст. ст. 281, 283, 293].

Отже, Конституція України тісно переплітається з нормами цивільного законодавства, де право громадян кореспондує з обов'язком держави забезпечувати охоронювані блага, у тому числі екологічну безпеку на території України.

Не зважаючи на заходи, що вживаються, фахівці-екологи називають екологічну ситуацію в країні катастрофічною. Непомірне техногенне навантаження вже призвело до того, що українці живуть у середньому менше, ніж жителі інших країн Європи [9].

Проте, які б закони не приймалися, вірогідність негативного впливу небезпечних вантажів, що перевозяться, на технічні пристрої, здоров'я людей і довкілля буде незначна тільки за умов дотримання всіх вимог нормативних актів, що регулюють цю діяльність.

Найбільшу небезпеку такі вантажі становлять під час їх перевезення, де вони можуть зазнавати дії зовнішніх сил, таких як удар, тертя, висока температура й низка інших чинників, здатних викликати аварії та інші неконтрольовані процеси, результатом яких можуть стати різні техногенні катастрофи.

Слід зазначити, що кількість недовіків у роботі, аварійних ситуацій і «інцидентів» при перевезенні небезпечних вантажів практично не знижується, зберігаються ризики транспортних подій під час перевезення, тому без чіткого виконання приписів нормативно-правових актів, за допомогою яких усі етапи перевезення перетворюються на чіткі, зрозумілі, швидко здійснювані відрізки перевізного процесу, неможливо дотримувати екологічну безпеку, життя і здоров'я людей [10, с. 46].

На цей час основними нормативно-правовими документами, що забезпечують перевезення небезпечних вантажів в Україні, є Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-III «Про перевезення небезпечних вантажів», Закон України «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)» (2000 р.), Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року №232/94-ВР, Наказ / Правила Міністерства внутрішніх справ України від 26.07.2004 р. № 822 «Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів» тощо.

Слід зазначити, що в усіх розвинутих країнах розроблені суворі правила, направлені на забезпечення безпеки перевезень небезпечних речовин і зниження наслідків можливих аварійних ситуацій при їх транспортуванні. Більше того, у зв'язку з великою кількістю міжнародних вантажних перевезень і можливими глобальними масштабами наслідків аварій з небезпечними речовинами, існують різні міжнародні угоди, які регулюють такі перевезення. Прикладом можуть бути такі документи: «Європейське соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов» (ДОПОГ), «Соглашение о межгосударственных перевозках опасных и разрядных грузов» (уклади колишні

радянські республіки, крім республік Прибалтики), «Рекомендации по перевозке опасных грузов» ООН та інші документи. Необхідно також зазначити, що більшість міжнародних перевезень небезпечних вантажів регламентується саме міжнародними угодами та рекомендаціями ООН, а в доповненні – документами тих країн, по території яких здійснюється перевезення.

Не зважаючи на закріплення в нормативно-правових актах цивільного законодавства України прав фізичних осіб щодо забезпечення безпеки, вони, на жаль, не містять безпосередньо самого механізму реалізації захисту прав. На етапі реалізації захисту прав важливу роль у механізмі правового регулювання перевезень небезпечних вантажів матимуть заходи державного впливу, закріплені нормативно в актах цивільного законодавства.

Слід відмітити, що при здійсненні перевезень небезпечних вантажів існують величезні ризики спричинення шкоди.

На думку радянського цивіліста Я.М. Магазинера, «договор есть не что иное как взаимная гарантия от рисков – принятие на себя тех рисков, которые могут возникнуть на пути исполнения. Именно в этом заключается всякая обязанность, тогда как право – это, наоборот, гарантия от рисков, стоящих на пути осуществления интересов. Иначе, право – это средство для гарантии субъекту определенных благ (от риска потерять их), как бы неблагоприятно сложились для него фактические обстоятельства (гарантия есть и для обязанного – предел требований), таким образом, блага управомоченного тоже ограничены и во всяком праве лицо юридически парализованный (ослабленный) риск, от которого право и стремится охранить управомоченного» [11, с. 292].

«В договорном обязательстве под риском понимается вероятность наступления не подлежащих компенсации за счет другой стороны обязательства убытков или иных расходов, условием возникновения которых не является вина лица, на чью имущественную сферу они будут отнесены в силу закона или договора» [12, с. 399].

С.Н. Братусь визначав: «Риск – осознанное при эксплуатации источника повышенной опасности допущение вероятных случайных событий, влекущих за собой отрицательные последствия для других лиц, и принятие этих последствий на себя владельцем источника повышенной опасности» [13, с. 34].

Найбільш широке визначення ризику надав О.А. Красавчиков, зазначивши, що «риск – это возможные невыгодные последствия» [14, с. 415].

У сучасній цивілістиці не приділено достатньої уваги дослідженню ризиків при перевезенні небезпечних вантажів, в зв'язку з цим безпека здійснення цивільних прав у сфері перевезень небезпечних вантажів потребує врегулювання.

**Висновки.** Розглядаючи правовий режим вантажу в договорі перевезення небезпечних вантажів, розуміючи всю відповідальність, яка лежить на учасниках процесів підготовки та здійснення перевезення, враховуючи бажання всіх заінтересованих осіб у мінімізації ризиків, приходимо до висновку про необхідність страхування цивільної відповідальності перевізників небезпечних вантажів і страхування самих небезпечних вантажів.

В умовах переходу до регулювання цивільних правовідносин на нових приватноправових засадах з'явилась потреба в нових підходах до розуміння сутності правовідносин у сфері перевезення небезпечних вантажів.

У зв'язку з цим необхідно переосмислити систему цінності благ, відносно яких суб'єкти вступають у правовідносини у сфері перевезення небезпечних вантажів, у тому числі й особливості їх правового регулювання.

Можливі аварії під час перевезення небезпечних вантажів закономірно приводять до висновку, що, рухаючись по шляху технічного прогресу, людина піддає себе все більшому ризику. Тому доцільно приділити увагу розробці заходів цивільно-правового характеру щодо посилення безпеки на транспорті, а саме: вимог до кожного з виду транспорту, яким перевозяться небезпечні вантажі, та вимог до діяльності безпосередньо самих перевізників небезпечних вантажів. Закріпити в нормах цивільного законодавства України вимоги, яким мають відповідати транспортні засоби, якими перевозяться небезпечні вантажі, та здійснювати відповідний контроль за їх дотриманням. На рівні нормативно-правових актів цивільного законодавства зобов'язати перевізників здійснювати діяльність із перевезення небезпечних вантажів тільки на підставі ліцензії, отримання якої передбачено Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. № 1775-III, а також постійно утримувати транспортні засоби в належному технічному стані, проходити обов'язковий технічний контроль і передбачити відповідальність перевізників небезпечних вантажів за невиконання правил безпеки й порушення вимог, яким така діяльність повинна відповідати.

Основною метою правового регулювання перевезення небезпечних вантажів є встановлення таких правил і норм, за яких процес перевезення небезпечних вантажів стане ефективним та безпечним як відносно учасників конкретних правовідносин, так і третіх осіб (їх життя, здоров'я, майна) й екології.

Слід зазначити, що в законодавстві відсутній механізм відшкодування шкоди внаслідок масового делікту або екологічної катастрофи, тому учасники цивільно-правових відносин потребують охорони та захисту своїх прав. У зв'язку з цим існує потреба в розробці ефективного механізму правового регулювання у сфері перевезення небезпечних вантажів.

Визначене свідчить про необхідність дослідження меж здійснення цивільних прав, включаючи обмеження відносно перевезень небезпечних вантажів. Тому, з метою забезпечення публічних інтересів, прав та інтересів третіх осіб, принцип свободи договору, закріплений у ст. 3 ЦК України, доцільно обмежити.

Отже, особливості правового режиму вантажу в договорі перевезення небезпечних вантажів зумовлюють специфіку останнього та впливають на його зміст, на який

суттєвий вплив мають імперативи, спрямовані на забезпечення публічних інтересів.

Враховуючи специфіку відносин, що виникають при перевезеннях небезпечних вантажів, договір перевезення небезпечних вантажів доцільно виділити із загального договору перевезення вантажів і закріпити в нормах цивільного законодавства у вигляді окремого договору надання послуг під час перевезення вантажів з особливим правовим режимом.

Отже, очевидно, що у сфері перевезення небезпечних вантажів існує необхідність установаження імперативних заходів правового регулювання правовідносин з перевезення небезпечних вантажів, які мають бути закріплені в нормативно-правових актах цивільного законодавства України.

#### Список використаної літератури

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003.
2. Морозов С.Ю. До питання про правову природу договору про організацію перевезень / С.Ю. Морозов. К., 2005.
3. Брагинський М.І. Договірне право. Договори про перевезення, буксирування, транспортної експедиції і інші послуги у сфері транспорту / М.І. Брагинський, В.В. Вітрянський. – М., 2006. – Книга 4.
4. Харитонов Є.О. Цивільне та сімейне право України : [підручник] / Є.О. Харитонов, Н.Ю. Голубєва. – Київ, 2009.
5. Ожегов С.І. Словник російської мови / С.І. Ожегов. – М., 1963.
6. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2000.
7. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1994.
8. Бордунов В.Д. Международное воздушное право : [учебное пособие] / В.Д. Бордунов. – М., 2007.
9. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://demoscope.ru/weekly/2009/0327/paporm01.php1>.
10. Хіміч А.А. Екологічна безпека як елемент національної безпеки / А.А. Хіміч. – К., 2002.
11. Магазинер Я.М. Советское хозяйственное право / Я.М. Магазинер. – Л., 1928.
12. Архипов Д.А. Опыт теории риска в договорном обязательстве / Д.А. Архипов. – М., 2005.
13. Братусь С.Н. Спорные вопросы теории юридической ответственности / С.Н. Братусь. – М., 1973.
14. Красавчиков О.А. Юридические факты в советском гражданском праве. Категории науки гражданского права / О.А. Красавчиков. – М., 2005.
15. Шульженко Ф.П. Транспортне право : [навчальний посібник] / Ф.П. Шульженко, О.О.Гайдулін, Р.С. Кундрік. – К., 2005.