

DOI: 10.46340/eppd.2020.7.2.49

Ольга Земскова

Харківський національний університет внутрішніх справ, Україна

ЩОДО НОРМАТИВНО ВИЗНАЧЕНИХ УМОВ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ В КОНТЕКСТІ ПРИНЦИПУ СВОБОДИ ДОГОВОРУ

Olha Zemskova

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6673-4531>

Kharkiv National University of Internal Affairs, Ukraine

REGULATED CONDITIONS OF THE CONTRACT OF CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS IN THE CONTEXT OF THE PRINCIPLE OF FREEDOM OF CONTRACT

The formation of a market economy has become important for Ukraine since its independence. The civil law of the Soviet era, suppressed by the administrative-command method of regulating contractual relations, was subject to change. The contract, reduced to the role of a legal fact, was not a regulator of legal relations. Only in 2003, the new Civil Code of Ukraine enshrined the principle of freedom of contract. Any regulatory restrictions that began to be used to regulate contractual relations were seen as limiting the principle of freedom of contract. The statutory terms of the treaty were seen as an invasion of the state into the private sphere and as an encroachment on freedom. Scientists have shown that absolute freedom does not exist. It has its limits. Such boundaries should be seen as the interests of others and the need for security.

It is determined that the hazards associated with the properties of dangerous goods, including their transportation, necessitate the use of regulatory means of safety. The statutory terms and conditions of such a contract are not a restriction on the principle of freedom of contract, but its limits, which determine the extent not so much possible as the necessary behavior of the parties to the contractual relationship for the transport of dangerous goods. Self-regulation or autonomous regulation is not limited by the set of regulatory conditions.

Keywords: dangerous cargo, transportation, regulatory conditions, contract terms, dangerous cargo transportation contract, safety, risk.

Постановка проблеми. Принцип свободи договору, закріплений ст. 3 ЦК України як одна із засад цивільного законодавства, орієнтує учасників договірних правовідносин на використання саморегулювання як основного способу регулювання відносин між ними. Водночас, ч. 3 ст. 6 ЦК України щодо співвідношення дії актів цивільного законодавства та договору закріплено, що сторони в договорі не можуть відступити від положень актів цивільного законодавства, якщо в цих актах прямо вказано про це, а також у разі, якщо обов'язковість для сторін положень актів цивільного законодавства впливає з їх змісту або із суті відносин між сторонами. Така ідея прослідковується і в змісті ст. 638, частиною 1 якої закріплено, що договір визнається укладеним з моменту досягнення згоди сторонами з усіх істотних умов, до яких віднесено: умови про предмет договору, умови, що визначені законом як істотні або є необхідними для договорів даного виду, а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

Властивості небезпечних вантажів, діяльність по відношенню до яких класифіковано у якості джерела підвищеної небезпеки, зумовлює застосування особливого порядку поведження з ними та відповідальності за наслідки, спричинені ними. Потреба в такому особливому режимі, серйозність та небезпечність вантажів, здатних завдати шкоди як самим учасникам (сторонам) договору перевезення вантажу, так і іншим (третім) особам чи навколишньому середовищу, зумовила застосування засобів нормативного забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів.

Водночас, в ЦК України та транспортних статутах та кодексах не йдеться про особливий підвид договору перевезення вантажу, а саме небезпечного вантажу та його умови, а відтак, не закріплено «особливі» нормативні умови такого договору.

Водночас, транспортне законодавство має свою специфіку, визначену його традиціями відомчого адміністративного регулювання, управління в сфері діяльності транспорту з перевезення вантажів. Тож, традиційно, сфері перевезень небезпечних вантажів приділено пильну увагу і виділено в окремі глави відповідних правил перевезень вантажів відповідним видом транспорту. До того ж, прагнення гармонізації з законодавством ЄС та міжнародною спільнотою, де має місце уніфікація вимог до класифікації небезпечних вантажів, поведження з ними, запобігання негативних проявів, особливостей поведження при здійсненні перевезень сприяло прийняттю низки актів національного законодавства в цій сфері та імплементації положень окремих міжнародних договорів чи ратифікації міжнародних конвенцій, договорів та угод.

Тож виникає питання щодо віднесення положень, якими врегульовано діяльність перевізника з перевезення небезпечних вантажів до умов, визначених нормативно-правовими актами, та умов, які є необхідними для договору перевезення небезпечних вантажів, а відтак, визначення умов, які можуть визначатися сторонами самостійно на основі диспозитивних норм цивільного законодавства як прояву автономного регулювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В Україні в сфері перевезень останнім часом здійснено чимало досліджень. Однак, всі вони присвячені аналізу стану правового регулювання перевезень вантажів за видами транспорту чи відповідальності перевізників за порушення договірних умов. Серед них: В.С. Ломака «Відповідальність сторін за невиконання та неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажів залізницею» (2011), Д.А. Рябікіна «Відповідальність перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу» (2015), Н.С. Нечипоренко «Цивільно-правове регулювання перевезень вантажів залізничним транспортом» (2017), Т.В. Гриняка «Цивільно-правова відповідальність перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом» (2017), В.А. Попова «правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні» (2017). Притому, увага правовому регулюванню перевезень небезпечних вантажів не приділялась. Результати окремих досліджень було опубліковано в друкованих виданнях. Так, М.О. Недокус «Проблеми правового регулювання перевезень небезпечних речовин»¹ ще в 2012 р. акцентувалася увага на відсутності єдиних підходів до регулювання правовідносин з перевезення небезпечних вантажів на різних видах транспорту. Водночас, автор зупинився лише на речовинах, в той час, як Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» закріплено, що до останніх, окрім речовин, відносяться матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які мають небезпечні властивості чи здатність завдавати шкоди. О.П. Радчук «Особливості правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень» (2013)² окрему увагу приділено наслідкам недотримання відправником небезпечного вантажу умови про інформування перевізника щодо нього та його властивостей. Яновицька А.В. «Юридична природа небезпечних вантажів за міжнародним та національним правом» (2019)³ увагу присвятила не правовому режиму небезпечного вантажу, не особливостям умов за договором перевезення небезпечних вантажів, а міжнародним актам, якими на різних видах транспорту врегульовано перевезення небезпечних вантажів, та Рекомендацій ООН з перевезення небезпечних вантажів.

Ю.І. Марценишин та А.О. Собакарь в монографії «Адміністративний нагляд за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів: проблеми теорії та практики» (2016)⁴ дослідили особливості правового регулювання та здійснення адміністративного нагляду за відповідністю перевезень небезпечних вантажів автомобільним транспортом.

Враховуючи ту обставину, що виконання договору перевезення небезпечних вантажів детерміноване необхідністю дотриманням умов поведження з ним внаслідок його небезпечних

¹ Недокус, М.О. (2012). Проблеми правового регулювання перевезень небезпечних речовин. *Актуальні проблеми держави і права*, 66, 119-126.

² Радчук, О.П. (2014). Особливості правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень. *Форум права*, 3, 307-311.

³ Яновицька, А.В. (2019). Юридична природа небезпечних вантажів за міжнародним і національним правом. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*, 3, 168-170.

⁴ Марценишин, Ю.І., Собакарь, А.О. (2016). *Адміністративний нагляд за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів: проблеми теорії та практики*: монографія. Київ: ПП «Комп'ютерний дизайн».

властивостей, модус виконання цього договору визначається і забезпечується не стільки і не лише засобами цивільно-правового впливу, а й адміністративними засобами, визначеними в нормативних актах, якими врегульовано здійснення перевезень небезпечних вантажів.

Цим аргументуємо дослідження питання ролі нормативного закріплення умов договору перевезення небезпечних вантажів, які спрямовані на забезпечення безпеки, та забезпечення їх належного виконання та дотримання на комплексній основі.

Вирішення цього питання та питання співвідношення та ролі міжнародного та національного законодавства з питань здійснення перевезень небезпечних вантажів є метою даного дослідження.

Основний виклад матеріалу. Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. дане визначення небезпечного вантажу. Згідно ч. 1 ст. 1 до категорії «небезпечного вантажу» віднесено: 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 віднесено до одного з класів небезпечних речовин.

Проте, на наше переконання, таке визначення є невдалим, оскільки дозволяє віднести практично будь-який вантаж до розряду небезпечних. Аргументуємо це тим, що навіть незначний вантаж при падінні здатен травмувати людину чи за певних обставин завдати шкоди. Інша річ, – речовини, віднесені до певного класу небезпечних, які завдяки класифікації ідентифікуються як такі.

В цьому аспекті дефінітивно визначено «небезпечний вантаж» Типовими положеннями ООН, якими закріплено «Рекомендації з перевезення небезпечних вантажів. Типові правила. Том 1»¹, та які було переглянуто у дев'ятнадцятому виданні² як вантаж, який визначено в Переліку небезпечних вантажів, який передбачено даними Типовими правилами (ч. 3 Переліку небезпечних вантажів і звільнення, які стосуються обмежених кількостей).

Оскільки в кожній країні існують свої класифікації і маркування хімічних речовин, що призводить до: 1) збільшення загроз при транспортуванні та використанні речовин в різних країнах; 2) утруднень ЗЕД, що вимагає маркувань та класифікацій у відповідності до національних вимог країни отримувача вантажу. Відповідно, з метою мінімізації загроз та застосування єдиного уніфікованого підходу ООН була розроблена Глобальна гармонізована система класифікації і маркування хімічних речовин (Globally Harmonized System for the classification and labeling of chemicals / система GHS)³, яка була представлена в 2002 р. у Йоганнесбурзі на черговій конференції ООН по навколишньому середовищу і стійкому розвитку як рекомендації ООН ST/SG/AC.10/30. Пізніше Радою ООН по економіці й соціальним питанням було запропоновано всім країнам імплементувати ці положення до 2008 р.

Україна офіційно не імплементувала систему Погодженої на глобальному рівні системи класифікації і маркування хімічних речовин (GHS). Проте, в Україні прийнято акти, які змістовно відповідають цій системі: ДСТУ 4500-4:2006 «Вантажі небезпечні. Методи випробувань» (набув чинності з 01.07.2007 р.); ДСТУ 4500-5:2005 «Вантажі небезпечні. Маркування» (набув чинності з 1 липня 2007 р.); ДСТУ 4500-3:2008 «Вантажі небезпечні. Класифікація» (набув чинності з 1 квітня 2010 р.); ДСТУ 31340:2009 «Попереджувальне маркування хімічної продукції. Загальні вимоги» (набув чинності з 1 січня 2010 р.).

Водночас, в Україні наразі відсутній національний стандарт, який би закріплював класифікацію хімічних речовин, повністю адаптовану до GHS.

Натомість в ЄС було прийнято Регламент (ЄС) № 1272/2008 Європейського парламенту і Ради від 16 грудня 2008 року щодо класифікації, маркування та пакування хімічних речовин і сумішей,

¹ Типові положення ООН. Рекомендації з перевезення небезпечних вантажів. *Типові правила. Том 1.* <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev16/Russian/Volume1.pdf>>.

² Типові положення ООН, якими закріплено «Рекомендації з перевезення небезпечних вантажів. *Типові правила. Дев'ятнадцяте переглянуте видання.* <http://www.unece.org/ru/trans/danger/publi/unrec/rev19/19files_r.html>.

³ Globally Harmonized System for the classification and labeling of chemicals. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/ghs/ghs_rev06/Russian/ST_SG_AC_10_30_Rev_6r.pdf>.

який замінює та скасовує Директиви 67/54 /ЄЕС і 1999/45/ЄС та вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 1907/2006 REACH.

Наразі положення GHS імплементовано 72 країнами світу, окрім України.

На різних видах транспорту в різний час було прийнято міжнародні конвенції з перевезень небезпечних вантажів. Так, 1957 р. в Женеві Європейською економічною комісією ООН було запропоновано до прийняття Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), яка набрала чинності 29.01.1968 р. Зміни було ухвалено в Нью-Йорку 21.08.1975 р. (чинний з 19.04.1985 р.). Останні зміни, – 01.01.2019 р.¹. На морському транспорті, – Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG CODE) застосовується країнами-учасниками Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. (SOLAS74); на річковому транспорті, – угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ADN) застосовується до міжнародних перевезень лише 18 країнами ЄЕК ООН; на повітряному транспорті, – Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (ICAO TI), які застосовуються сторонами Конвенції про міжнародну цивільну авіацію; на залізничному транспорті, – Правила міжнародного перевезення небезпечних вантажів залізницею (RID), які застосовуються окремими учасниками Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (COTIF).

Попри те, що Україна є учасником більшості з зазначених конвенцій, наразі вона не є учасником Конвенції ООН про відповідальність за шкоду при перевезенні небезпечних вантажів (1989).

Наразі положення зазначених Конвенцій імплементовані в законодавстві України: Правилах перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України²; Правилах дорожнього перевезення небезпечних вантажів³; Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом⁴, Правилах перевезення небезпечних вантажів⁵.

З одного боку, специфіка експлуатації різних видів транспорту зумовлює особливості виконання окремих видів перевезень вантажів, і небезпечних вантажів, зокрема. І цим обґрунтовується застосування регулювання перевезень небезпечних вантажів диференційовано за видами транспорту. Адже вимоги до здійснення перевезення небезпечного вантажу автомобільним транспортом відрізняється від організації здійснення перевезення іншими видами транспорту, скажімо, залізничним чи морським транспортом при тому, що вимоги поводження з вантажем єдині (що в свою чергу, зумовлене властивостями самого вантажу).

Так, п. 17.23 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні⁶ закріплено, що допускаються для перевезень в універсальних автомобільних контейнерах окремі небезпечні вантажі: гекс (сухий спирт), целулоїдні іграшки, карбід кальцію, клей гумовий, бітумні і масляні лаки, патрони малокаліберні, кінофотоплівки і червоний фосфор, які потрібно упаковувати в тару, щоб забезпечити їх цілість і безпеку при транспортуванні, за винятком целулоїдних іграшок, які допускаються для перевезення у фабричній упаковці. Водночас, легкозаймисті і цінні вантажі: вата бавовняна, готовий одяг, килими і килимові вироби, тканини, текстильні і трикотажні вироби перевозяться, як правило, в металевих автомобільних контейнерах з додержанням вимог, що передбачені Правилами перевезень небезпечних вантажів (17.24 зазначених Правил).

¹ European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. ECE/TRANS/275. Vol. I and II of 1 January 2019. *The United Nations Economic Commission for Europe*. <<https://www.unece.org/index.php?id=50858&nocache=1>>.

² *Наказ про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України 2017* (Міністерство інфраструктури України). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0556-17>>.

³ *Наказ про Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів (2018)* (Міністерство внутрішніх справ України). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1041-18#n10>>.

⁴ *Наказ про Інструкцію з організації перевезень вантажів повітряним транспортом 2005* (Державна Служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1403-05>>.

⁵ *Наказ про Правила перевезення небезпечних вантажів 2008* (Міністерство транспорту і зв'язку України). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0180-09>>.

⁶ *Наказ про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні 1997* (Міністерство транспорту України). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98>>.

Загалом, в Правилах дорожнього перевезення небезпечних вантажів (перевезення автомобільним транспортом), йдеться про: 1) поводження з небезпечним вантажем у відповідності до його властивостей (за класами та підкласами); 2) допуск транспортних засобів до здійснення перевезень і відповідність їх вимогам здійснення таких перевезень; 3) погодження та оформлення маршруту руху транспортного засобу під час здійснення перевезення небезпечних вантажів.

З іншого боку, має бути єдиний підхід до класифікації небезпечних вантажів, їх маркування, та поводження (тара, упаковка, кількість, поводження, температурний та інші режими та ін.). Адже різні підходи, застосовувані на різних видах транспорту та в різних країнах не сприяють безпеці, особливо коли йдеться про перевалку чи перевезення у міжнародному сполученні.

Окрім того, й в питаннях нормативного регулювання виконання договору перевезення небезпечних вантажів на різних видах транспорту застосовано різні підходи, внаслідок чого закріплення змісту договору (прав та обов'язків сторін та учасників) є нерівномірним, як і наслідки порушення договірних умов. Звичайно, з тих питань, які нормативно не врегульовано, сторони на основі диспозитивних норм можуть самостійно їх визначити. Проте, можуть мати місце випадки, про які зазначив М. Сібільов, – про дію диспозитивних норм, які дозволяють сторонам відступити від нормативних положень. Саме за цим критерієм він виділяв: 1) нормативне регулювання; 2) автономне регулювання; 3) саморегулювання. Як зазначив він, на відміну від саморегулювання, автономне регулювання відбувається хоча і за волею суб'єктів, але лише у випадках наявності на це волі публічної влади, яка в диспозитивній нормі визначає не тільки випадки, коли здійснення його є можливим, а й встановлює його чіткі межі (глибину). Дійсно, це зумовлене тим, що автономне (піднормативне) регулювання відбувається у межах державного нормативного регулювання¹. При тому, як зазначила Н.С. Кузнецова, договір як акт саморегулювання, є не лише юридичним фактом, що дає підстави для застосування тієї чи іншої норми права до конкретного правовідношення, а й безпосередньо регулює поведінку сторін, визначає права та обов'язки учасників правовідношення².

Водночас, у випадку відсутності і нормативного і саморегулювання, є доволі складним визначення способу регулювання таких «прогалених» питань. Через відсутність регламентації наслідків невиконання чи неналежного виконання сторонами своїх обов'язків (умов договору) практично неможливо вдатися а ні до захисту прав постраждалої сторони, а ні до притягнення сторони, діями (бездіяльністю) якої порушено умови договору, до цивільно-правової відповідальності, – звичайно, коли йдеться про порушення договірних умов, а не про завдання шкоди на основі делікту.

Проаналізувавши акти транспортного законодавства з регулювання перевезень небезпечних вантажів різними видами транспорту нами було з'ясовано, що наразі на рівні Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» хоч і передбачено права та обов'язки відправника, перевізника та одержувача небезпечного вантажу (ст. 7-9 Закону), проте, не проведена належним чином ідея наслідків їх порушення, – в тому числі що стосується обов'язку інформувати перевізника про властивості вантажу та особливості поводження з ним, вимог безпеки перевезення, неправильне оформлення транспортної та супровідної документації, тощо. На рівні актів транспортного законодавства такі наслідки також не закріплені, за виключенням повітряного транспорту. Так, лише Правилами повітряних перевезень вантажів³ обов'язок вантажовідправника надати перевізнику (відповідним державним органам) всю інформацію і додати до авіавантажної накладної всі документи щодо видачі вантажу вантажоодержувачу, необхідні для виконання митних, валютних, санітарних, карантинних та інших формальностей (п. 19.2) корелюється з правом перевізника відмовити вантажовідправнику у здійсненні такого перевезення та з обов'язком вантажовідправника відшкодувати перевізникові збитки, викликані невиконанням зазначеного обов'язку та (п. 19.4). Проте, ключовими є положення п. 20.4 Правил повітряних перевезень вантажів, якими передбачено підстави звільнення перевізника від відповідальності за будь-які збитки, що випливають з виконання ним застосованих законів або унаслідок їх невиконання вантажовідправником (вантажоодержувачем), якщо інше не встановлено договором перевезення. Перевізник також не відповідає за знищення, втрату, ушкодження чи затримку в доставці вантажу, що сталися через дефекти, властивості чи недоліки вантажу, що перебуває під його

¹ Сібільов, М. (2014). Цивільно-правовий договір як регулятор суспільних відносин. *Право України*, 2, 40.

² Кузнецова, Н.С. (2012). Договір у механізмі регулювання цивільно-правових відносин. *Право України*, 9, 14.

³ *Наказ про Правила повітряних перевезень вантажів 2006* (Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*.

<<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-06>>.

контролем, або якщо товар чи вміст вантажу погіршився чи зіпсувався внаслідок неправильного упакування вантажу, або змін у кліматі, температурі, висоті чи іншого звичайного фактора, властивого процесу транспортування, тривалості транспортування, або діями органу державної влади (п. 20.4.3 Правил повітряних перевезень вантажів).

Серед визначених підстав звільнення авіаперевізника від відповідальності є необережність, неправильні дії чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування (п. 20.4.4 Правил повітряних перевезень вантажів).

В той же час, на інших видах транспорту подібні положення відсутні, окрім автомобільного транспорту. Проте, попри імплементацію положень Конвенцій, наразі Правилами дорожнього перевезення небезпечних вантажів, в яких зазначено, що вони розроблені з рахуванням Директиви 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів; додатків А, В до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від 30 вересня 1957 року (ДОПНВ), положення, подібні положенням на повітряному транспорті, відсутні. Водночас, ч. 2 ст. 17 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Женева, 19 травня 1956 р.)¹ закріплено підстави для звільнення перевізника від відповідальності за втрату, ушкодження чи затримку вантажу: дії або недогляд позивача, його інструкції, дефекти вантажу, та інші обставини, яких перевізник уникнути не міг і наслідки яких не міг відвернути.

Та найбільшої уваги викликають положення ст. 22 цієї Конвенції, за якою тягар доведення обізнаності перевізника про властивості небезпечних вантажів, точний характер небезпеки лежить на відправнику. Крім того, небезпечні вантажі, про характер яких перевізник не був обізнаний за умов, зазначених у п. 1 ст. 22 Конвенції, можуть бути в будь-який момент і в будь-якому місці вивантажені, знищені чи знешкоджені перевізником без компенсації, а відправник несе відповідальність за всі витрати, шкоду і збитки, спричинені передачею цих вантажів для перевезення чи їхнім перевезенням.

Вважаємо, що положення ст. 22 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів мають бути імплементовані в усі акти транспортного законодавства на різних видах транспорту та в Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів», адже така норма надає додаткових гарантій перевізникові у здійсненні ним заходів, спрямованих на забезпечення безпеки, яка має бути визнана пріоритетною.

Висновки. Положення нормативно-правових актів, якими врегульовано транспортні правовідносини з перевезення небезпечних вантажів є умовами договору, які визначені законом. З погляду на імперативний характер таких умов, вони повинні виконуватися належним чином і не можуть бути змінені за угодою сторін, що не протирічить дії принципу свободи договору, а навпаки, слугує урегульованості суспільних відносин, особливо потребуючих неухильного дотримання вимог законодавства. Такими є потребуючі забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів.

Водночас, визначено, що національне транспортне законодавство у сфері перевезень небезпечних вантажів хоч і диференційоване за видами транспорту, що мало б слугувати урахуванню специфіки їх функціонування, проте, на жаль, не містить уніфікованих положень щодо наслідків недотримання сторонами нормативних умов, що має бути виправлено.

References:

1. *Konventsiiia pro dohovir mizhnarodnoho avtomobilnoho perevezennia vantazhiv* (Zheneva, 19 travnia 1956 r.) [Convention on the Contract of International Carriage of Goods by Road (Geneva, 19 May 1956)]. *Ofitsiinyi veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234>. [in Ukrainian].
2. Kuznietsova, N.S. (2012). *Dohovir u mekhanizmi rehuliuвання tsyvilno-pravovykh vidnosyn* [Treaty in the mechanism of regulation of civil relations]. *Pravo Ukrainy* [Law of Ukraine], no. 9, 14. [in Ukrainian].
3. Martsenyshyn, Yu.I., Sobakar, A.O. (2016). *Administratyvnyi nahliad za dorozhnim perevezenniam nebezpechnykh vantazhiv: problemy teorii ta praktyky: monohrafiia* [Administrative supervision of dangerous goods road transport: problems of theory and practice: monograph]. Kyiv: PP «Kompiuternyi dyzain». [in Ukrainian].

¹ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Женева, 19 травня 1956 р.). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234>.

4. *Nakaz pro zatverdzhennia Pravyl perevezennia nebezpechnykh vantazhiv vnutrishnimy vodnymy shliakhamy Ukrainy 2017* [Order on approval of the Rules for the Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways of Ukraine] (Ministerstvo infrastruktury Ukrainy) [(Ministry of Infrastructure of Ukraine)]. *Ofitsiyni veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0556-17>>. [in Ukrainian].
5. *Nakaz pro zatverdzhennia Pravyl perevezennia vantazhiv avtomobilnym transportom v Ukraini 1997* [Order approving the Rules for the Carriage of Goods by Road in Ukraine 1997] (Ministerstvo transportu Ukrainy) [(Ministry of Transport of Ukraine)]. *Ofitsiyni veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98>>. [in Ukrainian].
6. *Nakaz pro Instrukttsiïu z orhanizatsii perevezennia vantazhiv povitrianyim transportom 2005* [Order on the Instruction on the Organization of Cargo Transportation by Air Transport 2005] (Derzhavna Sluzhba Ukrainy z nahliadu za zabezpechenniam bezpeky aviatsii) [(State Aviation Safety Supervision Service of Ukraine)]. *Ofitsiyni veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1403-05>>. [in Ukrainian].
7. *Nakaz pro Pravyla dorozhnoho perevezennia nebezpechnykh vantazhiv 2018* [Order on the Rules of Road Transport of Dangerous Goods] (Ministerstvo vnutrishnikh sprav Ukrainy) [(Ministry of Internal Affairs of Ukraine)]. *Ofitsiyni veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1041-18#n10>>. [in Ukrainian].
8. *Nakaz pro Pravyla perevezennia nebezpechnykh vantazhiv 2008* [Order on the Dangerous Goods Regulations 2008] (Ministerstvo transportu i zviazku Ukrainy) [(Ministry of Transport and Communications of Ukraine)]. *Ofitsiyni veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0180-09>>. [in Ukrainian].
9. *Nakaz pro Pravyla povitrianykh perevezennia vantazhiv 2006* [Order on Air Cargo Regulations 2006] (Derzhavna sluzhba Ukrainy z nahliadu za zabezpechenniam bezpeky aviatsii) [(State Aviation Safety Supervision Service of Ukraine)]. *Ofitsiyni veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-06>>. [in Ukrainian].
10. Nedokus, M.O. (2012). Problemy pravovoho rehulivannia perevezennia nebezpechnykh rehovyn [Problemy pravovoho rehulivannia perevezennia nebezpechnykh rehovyn]. *Aktualni problemy derzhavy i prava* [Actual problems of the state and law], no. 66, 119-126. [in Ukrainian].
11. Radchuk, O.P. (2014). Osoblyvosti pravovoho rehulivannia mizhnarodnykh avtomobilnykh perevezennia [Features of legal regulation of international road transport]. *Forum prava* [Forum right], no. 3, 307-311. [in Ukrainian].
12. Sibilov, M. (2014). Tsyvilno-pravovy dohovir yak rehuliator suspilnykh vidnosyn [Civil contract as a regulator of social relations]. *Pravo Ukrainy* [Law of Ukraine], no. 2, 40. [in Ukrainian].
13. Typovi polozhennia OON, yakymy zakripleno «Rekomendatsii z perevezennia nebezpechnykh vantazhiv» [Typical UN provisions that set out the "Recommendations on the Transport of Dangerous Goods"]. *Typovi pravyla. Deviatnadsiate perehlianute vydannia* [Typical rules. Nineteen viewed editions]. <http://www.unece.org/ru/trans/danger/publi/unrec/rev19/19files_r.html>. [in Ukrainian].
14. Typovi polozhennia OON. Rekomendatsii z perevezennia nebezpechnykh vantazhiv [Typical UN provisions. Recommendations for the transport of dangerous goods]. *Typovi pravyla. Tom 1* [Typical rules. Volume 1]. <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev16/Russian/Volume1.pdf>>. [in Ukrainian].
15. Yanovytska, A.V. (2019). Yurydychna pryroda nebezpechnykh vantazhiv za mizhnarodnym i natsionalnym pravom [The legal nature of dangerous goods under international and national law]. *Aktualni problemy vitchyznianoï yurysprudentsii* [Actual problems of domestic jurisprudence], no. 3, 168-170. [in Ukrainian].
16. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. ECE/TRANS/275. Vol. I and II of 1 January 2019. The *United Nations Economic Commission for Europe*. <<https://www.unece.org/index.php?id=50858&nocache=1>>. [in English].
17. Globally Harmonized System for the classification and labeling of chemicals. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/ghs/ghs_rev06/Russian/ST_SG_AC_10_30_Rev_6r.pdf>. [in English].