

ДОГОВОРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: РЕАЛІЇ ВОЄННОГО ЧАСУ

TRANSPORTATION CONTRACTS: REALITIES OF WARTIME

Давидова І.В., д.ю.н., доцент,
професор кафедри цивільного права

Національного університету «Одеська юридична академія»
<https://orcid.org/0000-0001-5622-671X>

Резніченко С.В., к.ю.н., професор,
професор кафедри цивільно-правових дисциплін

Одеського державного університету внутрішніх справ
<https://orcid.org/0000-0002-2133-1672>

У статті розглянуто питання щодо особливостей інституту перевезень в умовах воєнного стану, визначення ролі і місця договорів перевезення з врахуванням такого форс-мажору, як війна.

Зазначено, що одним з важливих напрямків економічного розвитку в Україні до війни була галузь судноплавства та авіаперевезень. Війна, яка має місце сьогодні на території України, досить сильно підірвала розвиток цих галузей, і не лише в Україні. Зокрема, в міжнародному аспекті перекриваються маршрути доставки, логістичні компанії фактично припиняють свої послуги, а тарифи на авіаперевезення стрімко зростають, про що повідомляють постачальники. Це негативно вплинуло (і продовжує впливати) не лише на економічну ситуацію в Україні, а й на ситуацію у всьому світі.

Проаналізовано питання щодо перевезень повітряним транспортом (авіаперевезень) та встановлено, що закриття повітряного простору над Україною для цивільних рейсів та уникнення авіакомпаніями повітряного простору Росії тощо мають негативні наслідки. В контексті світовому – це стрімке зростання тарифів на авіаперевезення, адже логістичні сполучення змінилися, вантажовідправники мають подвійне навантаження, багато рейсів було скасовано, внаслідок чого різко знизилася пропусна спроможність, яку надавали перевізники.

Встановлено, що введення воєнного стану вплинуло не лише на міжнародні перевезення, але й внутрішні. Були затверджені нові правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом, які визначили загальні положення, правила перевезення вантажів (зокрема, щодо укладення договору перевезення), так і правила перевезення пасажирів, особливості укладення договору перевезення пасажирів внутрішнім водним транспортом, правила стосовно страхування пасажирів тощо.

Зазначено, що в умовах воєнного часу сформувалися особливості наземних перевезень як при перевезенні автомобільним транспортом, так і при перевезенні залізничним транспортом. Особливого значення набуває питання щодо процедури перевезення гуманітарної допомоги як залізничним, так і автомобільним транспортом, яка максимально спрощена (заповнення декларації водій може здійснити онлайн).

Зроблено висновок, що проведений аналіз особливостей інституту перевезень в умовах воєнного стану дає можливість стверджувати, що уряд робить все можливе, аби спростити ті види перевезень, які в умовах війни можуть реально функціонувати та приносити користь суспільству й державі.

Ключові слова: договір перевезення, перевезення автомобільним транспортом, перевезення залізничним транспортом, перевезення водним транспортом, перевезення повітряним транспортом, договір перевезення вантажу, договір перевезення пасажирів та багажу, договір чартеру (фрахтування), мультимодальні перевезення, відповідальність за невиконання та неналежне виконання договору перевезення, відшкодування шкоди, воєнний стан.

The article examines the issue of the specifics of the institution of transportation under martial law, determining the role and place of transportation contracts, taking into account such force majeure as war.

It is noted that one of the important directions of economic development in Ukraine before the war was the industry of shipping and air transportation. The war that is taking place today on the territory of Ukraine has severely undermined the development of these industries, and not only in Ukraine. In particular, on the international side, delivery routes are overlapping, logistics companies are effectively ceasing their services, and air freight rates are rising rapidly, as reported by suppliers. This negatively affected (and continues to affect) not only the economic situation in Ukraine, but also the situation in the whole world.

The issue of air transportation (air transportation) was analyzed and it was established that the closure of the airspace over Ukraine for civil flights and the avoidance of Russian airspace by airlines, etc., have negative consequences. In the context of the world, this is a rapid increase in tariffs for air transportation, because logistics connections have changed, shippers have a double load, many flights have been canceled, as a result of which the capacity provided by carriers has sharply decreased.

It was established that the introduction of martial law affected not only international but also domestic transportation. New rules for the carriage of goods, passengers and luggage by inland water transport were approved, which defined general provisions, rules for the carriage of goods (in particular, regarding the conclusion of a carriage contract), as well as rules for the carriage of passengers, features of the conclusion of a contract for the carriage of passengers by inland water transport, rules regarding passenger insurance etc.

It is noted that in the conditions of wartime, the peculiarities of ground transportation were formed both during transportation by road transport and during transportation by railway transport. Of particular importance is the question of the procedure for the transportation of humanitarian aid by both rail and road transport, which is as simplified as possible (the driver can complete the declaration online).

It was concluded that the conducted analysis of the features of the institution of transportation in the conditions of martial law makes it possible to assert that the government is doing everything possible to simplify those types of transportation that can actually function in the conditions of war and bring benefits to society and the state.

Key words: transportation contract, road transportation, rail transportation, water transportation, air transportation, cargo transportation contract, passenger and baggage transportation contract, charter (chartering) contract, multimodal transportation, liability for non-performance and improper performance of the transportation contract, reparations, martial law.

Постановка проблеми. Перевезення як такі, та договори перевезення, зокрема, напряму залежать від ситуації в країні (економічної, політичної, екологічної тощо). Без перевезень ми не можемо уявити собі життя, адже щодня стикаємося з пасажирськими перевезеннями, або ж перевезеннями вантажів, багажу, пошти. Причому, пере-

везення можуть бути здійснені як наземними видами транспорту, так і водними або ж повітряними. З 2014го року, внаслідок анексії Криму та початку війни на сході України економічно ми лише втрачали (і це підтверджується звітами міжнародних організацій), адже були обмежені в деяких можливостях, зокрема, поставок товарів, повно-

цінного використання ресурсів тощо, що вплинуло на довіру інвесторів до економіки України. Разом з тим, мали місце й проєкти, які були покликані на підвищення рівня надання такої послуги, як перевезення, зокрема, будівництво та оновлення автомобільних доріг.

З 24го лютого цього року вся Україна відчула, що таке справжня війна. Якись регіони постраждали менше, якись дуже сильно. Введення воєнного стану на території України стало наслідком великої кількості змін, в тому числі правового характеру. Відбулося стрімке превалювання публічного інтересу над приватним, необхідність жити за «новими правилами» з різного роду обмеженнями, зокрема, інтересів приватних осіб. Що ж стосовно перевезень, то абсолютно у всіх їх видах відбулися значні зміни, введено нові «правила» або ж обмеження, деякі види перевезень (як, наприклад, авіаперевезення) взагалі перестали використовуватися... Все зазначене в сукупності свідчить про актуальність та своєчасність аналізу питань щодо перевезень як таких, та договорів перевезення в умовах воєнного часу, реалій їх укладення та виконання.

Стан дослідження теми. Вивченню особливостей договорів перевезення присвячували свої наукові дослідження різні вітчизняні науковці. Зокрема, на рівні дисертаційних досліджень можна виділити роботи: Міщенко А.О. [1], Ніколаєнка І.Р. [2], Нечипуренко О.М., Резніченко С.В. й Самойленко Г.В. (колективна монографія) [3], Павлюка С.М. [4], Самойленко Г.В. [5], Сірка Р.Б. [6] та ін. Разом з тим, в контексті сьогодення багато питань потребують додаткового, спеціального вивчення з врахуванням особливостей, які існують внаслідок введення воєнного стану.

Метою статті є аналіз особливостей інституту перевезень в умовах воєнного стану, визначення ролі і місця договорів перевезення з врахуванням такого форс-мажору, як війна.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до діючого законодавства можемо виділити перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти, які здійснюються за відповідним договором перевезення. Загальні умови перевезення визначаються ЦК України [7], іншими законами, транспортними кодексами (статутами) та іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. В основному (якщо це не суперечить згаданому нормативно-правовим актам) умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором.

В результаті повномасштабного вторгнення країни-агресора на територію України всі сфери життя «завмерли» або ж почали функціонувати по-іншому. Це стосується і перевезень як таких.

Одним з важливих напрямків економічного розвитку в Україні була галузь судноплавства та авіаперевезень. Війна, яка має місце сьогодні на території України, досить сильно підірвала розвиток цих галузей, і не лише в Україні.

Зокрема, в міжнародному аспекті перебиваються маршрути доставки, логістичні компанії фактично припиняють свої послуги, а тарифи на авіаперевезення стрімко зростають, про що повідомляють постачальники. Зазначене негативно вплинуло (і продовжує впливати) не лише на економічну ситуацію в Україні, а й на ситуацію у всьому світі! Так, внаслідок закриття судноплавства в Азовському морі та з нього, мало місце велике скупчення суден, які чекали на прохід через Керченську протоку. Враховуючи те, що 70% українського експорту здійснюється морським транспортом, затори збільшуються постійно. Частина ж Чорного та Азовського морів є небезпечними або непрохідними. Негативно впливають на ситуацію й ті ракетні удари по судах, арешти судів та перекриття шляхів для комерційного судноплавства, що мали місце. Такого рівня небезпека перевезення товарів є надто високою, адже мова йде не лише про можливі матеріальні збитки, а й про можливість поранення або вбивство моряків.

Впродовж більше як півроку йде війна. І на сьогодні маємо домовленості про експорт зерна, які будуть діяти до листопада. Одеський порт, як найбільший в Україні та основний експортний порт зерна, використовується максимально, наскільки це є можливим в ситуації, що склалася. Однак, експерти вже зазначають, що до кінця дії угоди не встигнуть вивезти все те зерно, яке необхідно. Разом з тим, на фоні замінованого моря і того, що взагалі нічого не працювало (до угоди), можна стверджувати, що нинішня ситуація є допустимою. Ще однією проблемою в даному контексті є стрімко зростаючі ціни. Зокрема, це пов'язано з додатковими «правилами», які були запроваджені при виконанні даної угоди, свого роду монополізацією процесу; збільшенням страховиками премії за доставку товарів у Чорному морі. Крім того, Міжнародна палата судноплавства в своїх доповідях зазначала, що збої в ланцюжку поставок можуть погіршитися через брак судноплавних бригад через війну, адже «українські та російські моряки становлять 14,5% світової морської робочої сили» [8]. Не секрет, що з метою підтримки безперешкодної торгівлі моряки повинні мати можливість вільно сідати на судна та виходити з них (зміна екіпажу) по всьому світу. Однак рейси до регіону та з регіону були скасовані, що робить це все складнішим. Також деякі екіпажі залишили свої кораблі в Україні з міркувань безпеки. Побоювання щодо безпеки екіпажу та збільшення страхових внесків під час відправлення суден до України чи Росії також відлякують судновласників від відправлення судів до цих країн. Одночасно постає питання й про можливість платити морякам, для чого необхідно залучати міжнародні банківські системи. Все в сукупності дає можливість говорити про складність ситуації, в якій опинилися велика кількість країн світу, а не лише України.

Позитивним для українських моряків, зокрема, стала можливість виходити в рейси під час воєнного стану. Зокрема, Постановою КМУ від 02.09.2022 р. № 992 [9] внесені зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України та надано можливість виїзду морякам – чоловікам віком від 18 до 60 років для навчання та роботи закордоном під час дії воєнного стану. Так, документ визначає перелік документів та термін можливого виїзду з України, а також визначає категорії осіб, які підпадають під цю норму. Зокрема, це: курсанти (для проходження практичної підготовки на судні під українським або іноземним прапором); особи, які прямують для роботи на суднах у складі екіпажів суден, що здійснюють рейси до/з морських портів України; інші особи, які прямують для роботи на морських суднах, суднах внутрішнього плавання у складі екіпажів таких суден.

Що стосується перевезень повітряним транспортом (авіаперевезень), то закриття повітряного простору над Україною для цивільних рейсів та уникнення авіакомпаніями повітряного простору Росії тощо також мають негативні наслідки. В контексті світовому – це стрімке зростання тарифів на авіаперевезення. Адже логістичні сполучення змінилися, вантажовідправники мають подвійне навантаження, багато рейсів було скасовано, внаслідок чого різко знизилася пропускна спроможність, яку надавали перевізники. Крім подовження самого маршруту перевезення не варто забувати й про необхідність використання більшої кількості пального, внаслідок чого підвищується ціна товару (що, в кінцевому результаті, лягає на споживача), а також негативно впливає на екологічну ситуацію в світі в цілому.

Відзначимо, що введення воєнного стану вплинуло не лише на міжнародні перевезення, але й внутрішні. Так, у квітні 2022 року були затверджені нові правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом [10], які визначили загальні положення, правила перевезення вантажів (зокрема, щодо укладення договору перевезення), вимоги щодо оформлення внутріш-

нього коносаменту, пакування та маркування вантажів, приймання вантажів до перевезення, здачу багажу. Особливо затверджено правила перевезення пасажирів, визначено особливості укладення договору перевезення пасажирів внутрішнім водним транспортом, визначені правила посадки пасажирів на судно та висадка пасажирів із судна, закріплено положення щодо перевезення ручної поклажі та багажу, а також стосовно страхування пасажирів.

Що ж стосується наземних перевезень, то тут теж виникають свої особливості, як при перевезенні автомобільним транспортом, так і при перевезенні залізничним транспортом. Говорячи про перевезення пасажирів автомобільним транспортом, то в період воєнного часу було прийнято рішення про автоматичне продовження договорів про перевезення пасажирів на автобусних маршрутах. Закріплено таке рішення було у відповідній постанові КМУ [11]. Зокрема, в ній передбачено, що договір про організацію перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування міському, приміському та міжміському, які не виходять за межі території області (або дозвіл на перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування), строк дії якого закінчується у період дії воєнного стану в Україні, вважається таким, дію якого продовжено на період дії воєнного стану в Україні і протягом одного року з дня його припинення чи скасування. Таке продовження строку дії договору можливе за згодою сторін та за умови підтвердження автомобільним перевізником спроможності виконувати зобов'язання відповідно до укладеного з ним договору. [11] Отже, бачимо спроби уряду максимально забезпечити комфортність перевезень, спрощення процедур тощо.

Якщо ж говорити про перевезення вантажів, то в умовах воєнного часу окрім необхідності забезпечення виконання вже існуючих договорів щодо поставки товарів, як всередині області, міжнародних зобов'язань (наскільки це можливо), постала нагальна потреба у забезпеченні товарами постраждалих регіонів, організації швидкої доставки гуманітарної допомоги (води, їжі, одягу, ліків тощо) задля недопущення гуманітарної катастрофи. Тут мова йде одночасно й про міжнародні перевезення, й перевезення всередині країни, в особливо небезпечні регіони, зокрема.

Так, напочатку березня 2022 року уряд затвердив постанови, які стосуються пропуску гуманітарної допомоги через митний кордон України в умовах воєнного стану [12] та особливостей здійснення гуманітарної допомоги, яка перевозиться залізничним транспортом в умовах воєнного стану [13]. Зокрема, на період дії воєнного стану пропуск через митний кордон України гуманітарної допомоги від донорів здійснюється за місцем перетину митного кордону України шляхом подання декларації, заповненої особою, що перевозить відповідний товар, без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Товари визнаються гуманітарною допомогою за декларативним принципом без вимоги прийняття спеціального рішення (без прийняття відповідних рішень спеціально уповноважених державних органів з питань гуманітарної допомоги), у тому числі спеціальні засоби індивідуального захисту (як, наприклад, каски (підшоломи, амортизатори), бронезилети, тканини (матеріали) для виготовлення бронезилетів). В Постанові ж від 01.04.2022 р. особі, що перевозить гуманітарну допомогу, надана можливість подавати декларацію митним органам в паперовій або електронній формі. [14]

Що ж стосується перевезення гуманітарної допомоги залізничним транспортом, то згадана постанова передбачила можливість віднесення до такої допомоги товари, щодо яких у товаро-супровідних та/або перевізних документах міститься відповідний запис про приналежність такого товару до гуманітарної допомоги. АТ «Укрзалізниця» виступає одержувачем гуманітарних вантажів і при цьому не є отримувачем/набувачем гуманітарної допомоги

в розумінні Закону України «Про гуманітарну допомогу» [15]. Проаналізована постанова КМУ визначила особливості, з урахуванням яких АТ «Укрзалізниця» здійснює перевезення гуманітарних вантажів, це, зокрема: здійснення перевезень з урахуванням черговості надходження заявок отримувачів гуманітарної допомоги до залізничних станцій призначення для безпосередньої передачі (отримувачам гуманітарної допомоги на підставі заявок та/або уповноваженим такими отримувачами автомобільним перевізникам; укладення в електронній формі отримувачами гуманітарної допомоги договорів про організацію залізничних перевезень гуманітарних вантажів; організація роботи онлайн-платформи для реєстрації та обробки заявок отримувачів гуманітарної допомоги. Водночас, військові адміністрації, інші визначені Кабінетом Міністрів України отримувачі гуманітарної допомоги: укладають в електронній формі з АТ «Укрзалізниця» договори про організацію залізничних перевезень гуманітарних вантажів; формують заявки на перевезення гуманітарних вантажів за формою, визначеною АТ «Укрзалізниця», через онлайн-платформу; визначають станції призначення, до яких здійснюються залізничні перевезення гуманітарної допомоги, для її отримання, а у разі комбінованих перевезень із залученням автомобільних перевізників – також відповідних автомобільних перевізників, уповноважених військовими адміністраціями.

Отже, можна констатувати, що процедура перевезення гуманітарної допомоги як залізничним, так і автомобільним транспортом максимально спрощена, а заповнення декларації водій може здійснити, перейшовши за відповідним електронним посиланням. Як бачимо, інформаційні технології і тут допомагають нам максимально швидко та якісно опрацювати необхідну інформацію, допомагати більшій кількості людей в такий скрутний час та наближати таку омріяну перемогу!

Ще одним досягненням є так званий транспортний безвіз, про що була підписана відповідна угода між Україною та Європейський Союзом. Дана угода стосується вантажних перевезень автомобільним транспортом, діє рік і може бути пролонгована. [16] Відповідно до цієї Угоди українським перевізникам для здійснення двосторонніх та транзитних перевезень у держави ЄС не будуть потрібні відповідні дозволи, відпадає потреба у зупинках експорту української продукції через автомобільні пункти пропуску. Також це позитивно відобразилося і на оформленні водійських документів, зокрема, скасована вимога для українських та європейських водіїв мати міжнародне посвідчення водія. В контексті дії воєнного стану та активних бойових дій з країною-агресором потреба в дозволах на міжнародні перевезення на деяких напрямках зросла в кілька разів, що ускладнювало весь процес перевезень. Тому дана угода вирішує велике коло питань та значно спрощує процедуру. До угоди долучилися, зокрема, такі європейські країни, як: Австрія, Угорщина, Італія, Латвія, Естонія, Болгарія, Німеччина, Данія, Литва, Румунія, Греція та Словаччина.

Висновок. Проведений аналіз особливостей інституту перевезень в умовах воєнного стану дає можливість стверджувати, що уряд робить все можливе, аби спростити ті види перевезень, які в умовах війни можуть реально функціонувати та приносити користь суспільству й державі. Спрощення відповідних процедур, надання можливості оформлення документації в електронному вигляді, укладення нових угод (типу безвіза) позитивно впливають на розвиток сфери перевезень, зокрема, та економіки, в цілому. Надає сил і насаги перевізникам та всім, хто приймає участь у даному процесі, допомагає вірити у мирне майбутнє!

Роль та місце договорів перевезення з врахуванням такого форс-мажору, як війна, не втратило своєї актуальності та, навпаки, продовжує займати відповідне місце в системі цивільно-правових договорів. Можливість автоматичного продовження таких договорів або ж запровадження спрощеного режиму укладення виконання таких

договорів (враховуючи реалії воєнного часу) також стимулює учасників правовідносин до співпраці.

Особливу роль в даних умовах відіграє підтримка нашої країни міжнародними партнерами, як на офіцій-

ному (законодавчому рівні), так і суспільством країн, які приймають тимчасово переміщених осіб з України, надають їм допомогу, в тому числі в сфері перевезень пасажирів та багажу; поставок гуманітарної допомоги тощо.

ЛІТЕРАТУРА

1. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2011. 22 с.
2. Ніколаєнко І.Р. Захист прав пасажирів за договором перевезення у міському та приміському сполученні: дис. ... докт. філос.: 081. Тернопіль, 2021. 266 с.
3. Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: моногр. Одеса: ОДУВС, 2010. 188 с.
4. Павлюк С.М. Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... докт. філос.: 081. 2020. Вінниця. 255 с.
5. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2021. 577 с.
6. Сірко Р.Б. Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2015. 206 с.
7. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
8. How the Russia-Ukraine war is worsening shipping snarls and pushing up freight rates. URL: <https://www.cnn.com/amp/2022/03/11/russia-ukraine-war-impact-on-shipping-ports-air-freight.html>
9. Про внесення змін до Правил перетинання державного кордону громадянами України: Постанова КМУ від 02.09.2022 р. № 992. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vnesennia-zminy-do-pravyil-peretynannia-derzhavnoho-kordonu-hromadianamy-ukrainy-992-020922>
10. Про затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом: Наказ Мінінфраструктури від 15.04.2022 р. № 220. URL: <https://document.vobu.ua/doc/13370>
11. Договори про перевезення пасажирів на автобусних маршрутах продовжуються автоматично. URL: <https://lexinform.com.ua/zakonodavstvo/dogovory-pro-perevezennya-pasazhyriv-na-avtobusnyh-marshrutah-prodovzhuyutsya-avtomatychno/>
12. Деякі питання пропуску гуманітарної допомоги через митний кордон України в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 01.03.2022 р. № 174. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/174-2022-p>
13. Про особливості здійснення гуманітарної допомоги, яка перевозиться залізничним транспортом в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 27.03.2022 р. № 379. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/379-2022-p>
14. Про внесення змін до пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України від 1 березня 2022 р. № 174: постановою Кабінету Міністрів України від 01.04.2022 р. № 396. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/396-2022-p>
15. Про гуманітарну допомогу: Закон України від 22.10.1999 № 1192-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1192-14>
16. Перун В. Транспортний безвіз: Україна та ЄС підписали угоду про вантажні перевезення. URL: https://lb.ua/economics/2022/06/29/521623_transportnyy_bezviz_ukraina_ies.html