

виконання основного зобов'язання та буде стимулювати боржника до належної поведінки.

Тому державна гарантія є необхідною складовою в розвитку різних сфер господарювання для подальшого покращення економічного становища країни і підтримки бізнесу.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Цивільний процесуальний кодекс України (зі змінами та доповненнями) № 1618-IV від 18.03.2004 року. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1618-15>
2. Молодик К. Ю. Банківські гарантії у міжнародному та внутрішньому обігу: питання та практика застосування: монографія. К.: Підруч. і посіб. 2008. 176 с.
3. Гофман О. Р. Державна гарантія як засіб забезпечення виконання господарських зобов'язань: автореферат дисертації. О. 2014. 22 с.

Новікова Дар'я Віталіївна,

*студентка 4-го курсу факультету прокуратури
та слідства (кримінальної юстиції)*

Національного університету «Одеська юридична академія»

Науковий керівник: *к.ю.н., доцент, доцент кафедри господарського
права і процесу Згема А. О.*

ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ: ЗАКОНОДАВЧІ НОВЕЛИ ТА РЕАЛІЗАЦІЯ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

В умовах сучасності транспортні перевезення стали невід'ємною частиною життя суспільства. Внутрішньодержавні, закордонні перевезення забезпечують наявність всього необхідного на полицях магазинів, для функціонування певних компаній, для задоволення потреб людей в цілому. Але зараз стабільне та комфортне життя для людей в нашій країні знаходиться під загрозою. Через військову агресію РФ проти України закриваються митниці, повітряний простір та обмежуються будь-які перевезення. Виконання вже укладених договорів стикається з перепонами, а укладання нових стає доволі ризикованим. В даній роботі хочемо висвітлити як законодавство України щодо договору перевезення пристосувалося до умов воєнного стану та як ці договори укладаються та реалізуються на практиці. Детально хоче-

мо зосередити увагу на перевезенні саме вантажу деякими видами транспорту, так як, проаналізувавши судову практику, це питання є найбільш нагальною проблемою у системі господарювання в Україні.

Перш ніж перейти до сьогоденних обставин, слід зазначити що це за договори і їхнє процесуальне закріплення. Положення про перевезення вантажу міститься у ст. 307 Господарського кодексу України, де вказано, що господарське зобов'язання з перевезення вантажів виникає з укладення відповідного договору. В даному договорі зобов'язання сторін виникають у зв'язку з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання різним видом транспорту (залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами). В загальному проаналізувавши зазначену статтю, можемо підсумувати, що одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити переданий їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установлений законодавством чи договором строк та видати його уповноваженим на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [1]. Зобов'язання з перевезення конкретного вантажу виникає з договору перевезення, що укладається у момент прийняття перевізником від відправника вантажу разом з відповідним транспортним документом. Що стосується різних видів транспорту, слід зазначити, що так як транспорт є основним засобом здійснення договору перевезення, це неодмінно впливає на виконання договору, відповідно, і на зазначені в ньому умови.

Переходячи до кожного транспорту окремо, хочемо одразу зазначити, що перевезення вантажу повітряним транспортом на сьогодні можливе лише за мультимодальним перевезенням (транспортування вантажів за одним договором відбувається різним транспортом), враховуючи, що повітряний простір України закритий. Таке перевезення може відбуватися, коли вантажовідправник передає перевізнику вантаж, а той перевозить його будь-яким іншим ніж повітряним транспортом закордон, звідки вже вантаж може бути відправлений авіасполученням.

Що стосується залізниці, діяльність залізничного транспорту регламентована не тільки господарським законодавством, а й Статутом залізниць України, який було затверджено постановою Кабінету

Міністрів України № 457 від 06.04.1998. Статутом регламентуються порядок укладання договорів, організація та основні умови різних видів перевезення, зокрема вантажів, пасажирів та багажу тощо [2]. Оскільки на даний час відсутнє повітряне сполучення, автомобільні перевезення є обмеженими, залізниця стала головним, а в деяких регіонах чи не єдиним перевізником, це стає причиною прострочення строків доставки Укрзалізницею щодо багатьох укладених договорів. Як приклад можемо навести Рішення Господарського суду м. Києва від 26.09.2022 по справі № 910/6041/22 [3], де позивачем виступає ПАТ «Металургійний комбінат «Азовсталь», а відповідачем АТ «Українська залізниця». Позов було подано через те, що відповідачем прострочено термін доставки вантажу зі станцій відправлення, що і стало підставою звернення до суду. Договір перевезення в даному випадку передбачав здійснення перевезень протягом жовтня – листопада 2021 року, тобто до повномасштабного вторгнення. Але відповідач, тобто Укрзалізниця, подав клопотання про зменшення розміру штрафу (до 0! Гривень), яке обґрунтував знищенням значної частини об'єктів інфраструктури залізниці в наслідок військової агресії РФ, а також що внаслідок знаходження залізничних шляхів, які ведуть до Маріуполя в зоні АТО, рух потягів було ускладнено і все це суттєво вплинуло на фінансове становище АТ. Позивач, в свою чергу, зазначив, що внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України м. Маріуполь, в якому знаходиться підприємство позивача, було окуповано, внаслідок обстрілів фактично знищені виробничі потужності підприємства [3]. Дослідивши всі докази та пояснення, надані сторонами, суд дійшов висновку, що наведенні відповідачем данні не є причиною для зменшення зобов'язання. Проаналізувавши наведене рішення, можемо зробити висновок, що, не дивлячись на значне навантаження залізничних шляхів, вагомими є строки, які зазначені саме в договорі і ті, які відповідають положенням Статуту. Якщо АТ «Укрзалізниця» завчасно було відомо про складність доставлення вантажу (АТО розпочалось у 2014, договір укладено у 2021) посилатися на це як на поважну причину порушення строків є недоцільним.

Що стосується водного транспорту, законодавчим нововведенням є Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом» від 15.04.2022. В даних Правилах окреслені загальні умови перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім

водним транспортом та визначають права і обов'язки перевізників, вантажовідправників, вантажоодержувачів та пасажирів. Вантажовідправник, що укладає договір про перевезення вантажу з перевізником, зобов'язаний до передачі вантажу надати інформацію про вантаж для внесення до внутрішнього коносаменту, а саме: розміри, кількість місць, кількість або вагу та питомий навантажувальний об'єм вантажу, маркування, необхідне для ідентифікації вантажу, характер, особливості та властивості вантажу, інформацію щодо митного режиму. Що стосується внутрішнього коносаменту, то визначення його також надано у Правилах: «Перевізний документ у електронній або паперовій формі, що засвідчує прийняття перевізником вантажу від вантажовідправника для здійснення перевезення внутрішніми водними шляхами у каботажному рейсі» [4]. Зауважимо, що дані правила не пов'язані зі введенням воєнного стану, але є лише оновленням нормативно-правових актів щодо даного виду перевезення, їхнє запровадження надає більш чіткі вимоги щодо умов договору перевезення вантажу водним транспортом.

Також вважаємо за потрібне звернути увагу на Закон України (від 15.04.2014 р. № 1207-VII) «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України». В цьому законодавчому акті, а саме у ч. 2, ст. 13-1, зазначено: «На період тимчасової окупації переміщення товарів (робіт, послуг) з тимчасово окупованої території на іншу територію України та/або з іншої території України на тимчасово окуповану територію усіма видами транспорту заборонено» [5]. Важливим аспектом цього положення є те, що таке перевезення неможливе лише на період тимчасової окупації. Тобто, якщо договір перевезення вантажу був укладений і за своїми строками виконання мав бути виконаний в період, коли територія не була окупована, зобов'язання мають бути виконані без перешкод. Якщо строки виконання договору перевезення в договорі не були визначені і тривали під час появи тимчасової окупаційної на території розміщення вантажоодержувача чи вантажовідправника, питання відповідальності сторін визначається за їхньою згодою чи в судовому порядку при прийнятті судом до уваги всі обставини виконання даного договору.

Отже, можемо зробити висновок, що форс-мажорні обставини, з якими стикаються сторони в договорі перевезення в умовах воєнного стану є майже неминучі, тому законодавчі зміни та практика

суду мають відповідати реаліям. Не менш важливим є пристосування суб'єктів господарювання до нових умов і передбачення в договорах, в тому числі і перевезення вантажів, ситуацій (пошкодження внаслідок військової агресії вантажу, прострочення перевезення тощо) за які може виникати господарська відповідальність.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
2. Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>
3. Рішення Господарського суду міста Києва від 26.09.2022 по справі № 910/6041/22
4. Про затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України від 15.04.2022 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0644-22#Text>
5. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 15.04.2014 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 26 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1207-18#Text>

Онищенко Віолетта Віталіївна,

*студентка 4-го курсу факультету цивільної та господарської юстиції
Національного університету «Одеська юридична академія»*

Науковий керівник: *д.ю.н., професор, завідувач кафедри господарського права і процесу Подцерковний О. П.*

ВПЛИВ ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ ПРОТИ УКРАЇНИ НА РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ ВІДНОСИН

Військова агресія російської федерації проти України виступила каталізатором значних зрушень в регулюванні суспільних відносин. Особливо гостро постала проблематика регулювання господарських відносин та захисту прав суб'єктів господарювання. Держава продовжує виконувати свої функції, а суспільство підлаштовуватись під нові реалії життя. Перед кожним суб'єктом господарювання постало питання збереження власного господарського потенціалу та сприяння підвищенню економіки в державі в умовах обмеження експорту,