Господарське право, господарсько-процесуальне право

УДК 346.34

Андрухів Євгенія Михайлівна

аспірантка

Львівського державного університету внутрішніх справ

Andrukhiv Yevheniia

Graduate Student of the

Lviv State University of Internal Affairs

Науковий керівник:

Мелех Любомира Володимирівна

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри господарсько-правових дисциплін

Львівський державний університет внутрішніх справ

ВІЙНА ЯК ФОРС-МАЖОРНА ОБСТАВИНА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ У ГОСПОДАРСЬКИХ ПРАВОВІДНОСИНАХ

WAR AS A FORCE MAJEURE CIRCUMSTANCES OF A CARGO TRANSPORT CONTRACT IN ECONOMIC LEGAL RELATIONS

Анотація. *Дане дослідження присвячене питанню війни як форс-мажорної обставини у договорах перевезення вантажів, що використовуються у процесі реалізації господарських правовідносин. У статті акцентується увага на актуаліть вивчення відповідного питання зі сторони особи для якої настали форс-мажорні обстави, адже саме така особа повинна довести факт неможливості виконання договірних зобов'язань, оскільки в протилежному випадку остання буде притягнена до відповідальності згідно з умов договору та у відповідності до вимог чинного законодавства. Договори перевезення є невід'ємною частиною розвитку*

господарської діяльності для суб'єктів господарювання, адже дозволяють здійснити необхідні перевезення вантажу з точки А в точку Б та забезпечити безперервну роботу тих осіб, хто його уклав. Реалії сьогодення свідчать про необхідність створення надійної платформи для сталого функціонування усіх сфер життя в тому числі і для подальшого функціонування господарської діяльності. Такою платформою і є законодавчий майданчик, який встановлює не лише певні обмеження для укладення договорів перевезення вантажів, але й окреслює можливі варіанти дій для договірних зобов'язань у сфері здійснення перевезень вантажів.

Наявність війни у державі завжди негативно впливає на процеси розвитку економіки будь-якої країни, адже щодня це жахливе явище створює велику кількість перешкод на шляху до процвітання будь-якого суспільства. Не винятком є і війна в Україні, яка змінила звичний ритм життя української спільноти назавжди. У зв'язку із чим у статті приділено увагу саме війні як форс-мажорній обставині, яка впливає на договірні зобов'язання у сфері перевезення вантажів.

Також розглянуто питання проблематики, яку війна створює для договірних відносин відповідного типу, а саме нагальні проблеми, які виникають, зокрема у транспортній інфраструктурі, оскільки вони є тими факторами, які прямо впливають на можливість виконання суспільних відносин.

Крім цього, акцентується увага на виділенні сутності поняття форс-мажорної обставини як такої і, яке місце займає війна серед таких обставин в цілому.

Приділено також увагу законодавчому регулюванню особливостям доведення війни як форс-мажорної обставини у правовому полі, та частково розглянуто судову практику, яка попри відносно недовгий

проміжок часу, що пройшов від початку війни до сьогодення, вже повноцінно існує та розширюється.

Розглянуто основні аспекти доведення війни як форс-мажорної обставини, а саме, які документи необхідно збирати та кому їх надавати, аби довести, що виключно із настанням війни виконання договору перевезення вантажу стало неможливим, а отже неможливим стало виконати умови відповідного договору.

Ключові слова: *договір перевезення вантажу, форс-мажор, непереборна сила, війна.*

Summary. *This study is devoted to the issue of war as a force majeure circumstance in cargo transportation contracts used in the process of implementing economic legal relations. The article focuses attention on the relevance of studying the relevant issue from the side of the person for whom force majeure circumstances have arisen, because it is this person who must prove the fact of the impossibility of fulfilling the contractual obligations, because otherwise the latter will be held liable in accordance with the terms of the contract and in accordance to the requirements of the current legislation. Transportation contracts are an integral part of the development of economic activity for business entities, because they allow the necessary transportation of cargo from point A to point B and ensure the uninterrupted work of those who concluded it. Today's realities indicate the need to create a reliable platform for the sustainable functioning of all spheres of life, including for the further functioning of economic activity. Such a platform is a legislative platform, which establishes not only certain restrictions for the conclusion of cargo transportation contracts, but also outlines possible options for contractual obligations in the field of cargo transportation.*

The presence of war in the state always negatively affects the economic development processes of any country, because every day this terrible

phenomenon creates a large number of obstacles on the way to the prosperity of any society. The war in Ukraine is no exception, which changed the usual rhythm of life of the Ukrainian community forever. In connection with this, the article focuses on the war as a force majeure circumstance that affects contractual obligations in the field of cargo transportation.

Also considered are the problems that war creates for contractual relations of the corresponding type, namely, the urgent problems that arise, in particular, in the transport infrastructure, since they are the factors that directly affect the possibility of fulfilling social relations

In addition, attention is focused on distinguishing the essence of the concept of force majeure as such and what place war occupies among such circumstances in general.

Attention is also paid to the legislative regulation of the peculiarities of proving war as a force majeure circumstance in the legal field, and judicial practice is partially considered, which, despite the relatively short period of time that has passed from the beginning of the war to the present, already fully exists and is expanding.

The main aspects of proving the war as a force majeure circumstance are considered, namely, what documents need to be collected and to whom to provide them, in order to prove that only with the onset of the war, the fulfillment of the cargo transportation contract became impossible, and therefore it became impossible to fulfill the terms of the corresponding contract.

Key words: *contract of cargo carriage, force majeure, force majeure, war.*

Постановка проблеми. Перевезення є надзвичайно важливим процесом у суспільстві, адже його реалізація дозволяє переміщувати людей, товари, інші речі з одного місця в інше, та є необхідним для реалізації господарської діяльності в тому числі. Таке переміщення забезпечується за допомогою укладення відповідних договорів, регулювання яких

передбачається у нормативно-правових актах, проте в умовах воєнного стану реалізація таких договорів зазнає вагомих труднощів.

Такі труднощі пов'язані із руйнуваннями транспортної інфраструктури, із обмеженням використання деявих видів транспорту, оскільки таке використання може бути небезпечним, а також із фізичною неможливістю перевізника виконати умови договору у зв'язку із пошкодженням транспорту, яким здійснюється таке перевезення. В сукупності ці та інші негативні обставини, погано впливають на процес перевезення вантажу, а отже на виконання зобов'язань за відповідним договором.

Відтак, дослідження питання форс-мажору як тієї обставини, яка може звільнити сторону договору від відповідальності за невиконання умов договору перевезення вантажу є надважливим аспектом, адже настання такого явища як війна не залежить від сторін будь-якого договору, але може вплинути на їх правовідносини.

Аналіз останніх досліджень. Відповідне питання досліджувалося рядом науковців, серед яких: Давидова І.В., Резніченко С.В. [1], Волочаєва А.С., Новосад А.С. [2], Деркач Е.М. [3], Лисий В.М., Стеблак Д.М. [6], Заєць Є.Ю., Кузьміна В.О. [7], Луцюк Д. [11], Кужко О.С. [13].

Постановка завдання. Метою наукової статті є визначення особливостей правового регулювання війни, як форс-мажорної обставини у договорах перевезеннях вантажів, що укладаються для реалізації господарської діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. 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, перевезення

можуть бути здійснені як наземними видами транспорту, так і водними або ж повітряними [1, с. 553].

Оскільки в Україні дуже розгалужена транспортна система, до якої відносять залізничний, автомобільний, морський, річковий, повітряний, трубопровідний транспорт, то на сьогоднішній день дуже розповсюдженим є використання будь-якого транспорту для перевезення вантажу, пасажирів, пошти та інше, так як це дуже зручно, комфортно та саме транспортні перевезення є важливим джерелом поповнення коштів державного бюджету. Транспортні перевезення підтверджуються відповідними транспортними накладними та договорами. Тому, з вищевикладеного пропонуємо розглянути питання, пов'язане з оформленням перевезень, а саме характеристику договору перевезення вантажу відповідно до цивільного та господарського законодавства, так як цей договір є одним із тих видів договорів, який є актуальним на сьогоднішній день, і його роль зростає [2, с. 35].

Перевезення вантажу – це господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення і виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами [3, с. 50].

Враховуючи вищенаведене, необхідно зазначити, що договори перевезення вантажу є договорами, які регулюються нормами Цивільного кодексу України та Господарського кодексу України, що свідчить про необхідність у розгляді останнього з точки зору цих кодифікованих актів.

Відповідно до статті 909 Цивільного кодексу України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу

(одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [4].

У свою чергу Господарський кодекс України теж містить положення, що регулюють договори перевезення вантажів. Такі положення містяться у статті 307 вищенаведеного кодифікованого акта та регламентують наступне.

За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установлений законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [5].

Попри норми вищенаведених кодифікованих актів, потрібно також зазначити, що вони є не єдиними, які прийняті законодавцем для врегулювання питань, пов'язаних із перевезення вантажів, зокрема відповідні питання також регулюють: Основний законодавчий акт України – Конституція України, Закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», а також інші нормативно-правові акти. Така різноманітність актів, присвячених перевезенню вантажів, зокрема і договорам, що укладаються, для врегулювання відповідного перевезення свідчить про актуальність та необхідність в Україні для розвитку її економіки в цілому та реалізації господарської діяльності зокрема використання договорів перевезень вантажу.

У зв'язку із чим питання саме виконання відповідних договорів є надзвичайно важливими для господарської діяльності при будь-яких обставинах, що можуть складатися в процесі реалізації господарських правовідносин. Попри це бувають випадки, коли виникають обставини, що унеможливлюють подальше виконання договірних зобов'язань. Відтак, необхідно звернути увагу на наступне.

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, повноцінного 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 [1, с. 530-531].

З урахуванням цього, можемо говорити про те, що військові дії та війна у цілому є тим фактором, який безпосередньо впливає на виконання договірних відносин у сфері перевезення і кожного разу при виникненні таких обставин необхідно шукати шляхи вирішення негативних наслідків невиконання відповідних зобов'язань.

Попри вищенаведені обставини договірні відносини з приводу перевезень в цілому та перевезень вантажу зокрема все одно продовжували існувати та розвиватися.

Проте, 24.02.2022 військова агресія російської федерації проти України поширилася на всю територію України у зв'язку із чим Указом Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» від 24.02.2022 № 64/2022 на всій території України введено воєнний стан. В подальшому Верховною Радою України вищенаведений Указ Президента України затверджено Законом України «Про затвердження Указу Президента України "Про введення воєнного стану в Україні" від 24.02.2022 № 2102-IX.

Відтак, життя на території України ускладнилося в цілому, а економічний розвиток, зокрема шляхом використання договорів перевезення вантажу, які сприяли сталому функціонуванню господарської діяльності всієї України стикнувся із черговими перешкодами.

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 перекриваються 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 [1, с. 531].

Як зазначають Лисий В.М., Стеблак Д.М. у своїй науковій статті «Влив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні» війна докорінно змінила структуру міжнародних перевезень. За даними консалтингової компанії McKinsey, вторгнення Росії в Україну спричинить 12 глобальних змін у всьому світі. Однією з головних змін є трансформація логістичного сектору та розподіл ланцюга поставок. Залізниця не справляється зі збільшенням перевезень українського зерна. Пропускна

здатність занадто низька, а довгострокові інвестиції ризиковані. Особливо в західній частині країни, яка межує з Європейським Союзом, помітно збільшилися черги за товарами. Якщо 7 серпня 2022 року на КПВВ «Ягодин» черга з України становила 22 км, на «Рава-Руській» – 29 км, на «Краковці» – 28 км, на «Шегині» – 25 км, то через місяць черга на КПВВ «Ягодин» сягнула 50 км. Якщо на інших пунктах пропуску черги були приблизно такими ж, то на пунктах пропуску «Ужгород-Вантажний» і «Тиса» Закарпатської області черги зросли в 2-3 рази до 20 км [6, с. 93].

Відтак, передбачення у договорах перевезеннях вантажів форс-мажорних обставин є надзвичайно необхідним, враховуючи реалії сьогодення та наслідки, які ці реалії створюють.

Насамперед варто зазначити, що для українського законодавства характерним є здебільшого використання поняття «непереборна сила», а не «форс-мажор». Наприклад, статтею 218 Господарського Кодексу України (далі – ГК України) визначено, що «суб'єкт господарювання за порушення господарського зобов'язання несе господарсько-правову відповідальність, якщо не доведе, що належне виконання зобов'язання виявилося неможливим внаслідок дії непереборної сили, тобто надзвичайних і невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності». Таким же поняттям оперує і Цивільний кодекс України (далі – ЦК України), визнаючи у п.1 ч.1 ст.263 непереборну силу як надзвичайну або невідворотну за даних обставин подію. надзвичайних і невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності». Таким же поняттям оперує і Цивільний кодекс України (далі – ЦК України), визнаючи у п.1 ч.1 ст.263 непереборну силу як надзвичайну або невідворотну за даних обставин подію [7, с. 213-214].

Відповідно до частини другої статті 14^1 Закону України «Про торгово-промислові палати в Україні» форс-мажорними обставинами (обставинами непереборної сили) є надзвичайні та невідворотні обставини, що об'єктивно

унеможливлюють виконання зобов'язань, передбачених умовами договору (контракту, угоди тощо), обов'язків згідно із законодавчими та іншими нормативними актами, а саме: загроза війни, збройний конфлікт або серйозна погроза такого конфлікту, включаючи але не обмежуючись ворожими атаками, блокадами, військовим ембарго, дії іноземного ворога, загальна військова мобілізація, військові дії, оголошена та неоголошена війна, дії суспільного ворога, збурення, акти тероризму, диверсії, піратства, безлади, вторгнення, блокада, революція, заколот, повстання, масові заворушення, введення комендантської години, карантину, встановленого Кабінетом Міністрів України, експропріація, примусове вилучення, захоплення підприємств, реквізиція, громадська демонстрація, блокада, страйк, аварія, протиправні дії третіх осіб, пожежа, вибух, тривалі перерви в роботі транспорту, регламентовані умовами відповідних рішень та актами державних органів влади, закриття морських проток, ембарго, заборона (обмеження) експорту/імпорту тощо, а також викликані винятковими погодними умовами і стихійним лихом, а саме: епідемія, сильний шторм, циклон, ураган, торнадо, буревій, повінь, нагромадження снігу, ожеледь, град, заморозки, замерзання моря, проток, портів, перевалів, землетрус, блискавка, пожежа, посуха, просідання і зсув ґрунту, інші стихійні лиха тощо [8].

Згідно із положеннями підпункту 3.1.1. пункту 3.1. Розділу 3 Регламенту засвідчення Торгово-промисловою палатою України та регіональними торгово-промисловими палатами форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили), затвердженого рішенням Президії ТПП України від 15.07.2014 № 40 (3) форс-мажорні обставини (обставини непереборної сили) (Force Majeure) - це надзвичайні та невідворотні обставини, які об'єктивно впливають на виконання зобов'язань, передбачених умовами договору (контракту, угоди тощо), обов'язків за законодавчими і іншими нормативними актами, дію яких неможливо було

передбачити та дія яких унеможливлює їх виконання протягом певного періоду часу [9].

Отже, норми вищенаведених актів ототожнюють поняття форс-мажор та непереборна сила.

Крім цього, враховуючи раніше зазначене повномасштабне військове вторгнення російської федерації, що відбулося 24.02.2022 Торгово-промисловою палати України видано лист від 28.02.2022 № 2024/02.0-7.1 відповідно до якого Торгово-промислова палата України (далі - ТПП України) на підставі ст. ст. 14, 14[1] Закону України «Про торгово-промислові палати в Україні» від 02.12.1997 № 671/97-ВР, Статуту ТПП України, цим засвідчує форс-мажорні обставини (обставини непереборної сили): військову агресію Російської Федерації проти України, що стало підставою введення воєнного стану із 05 години 30 хвилин 24 лютого 2022 року строком на 30 діб, відповідно до Указу Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні». Враховуючи це, ТПП України підтверджує, що зазначені обставини з 24 лютого 2022 року до їх офіційного закінчення, є надзвичайними, невідворотними та об'єктивними обставинами для суб'єктів господарської діяльності та/або фізичних осіб по договору, окремим податковим та/чи іншим зобов'язанням/обов'язком, виконання яких/-го настало згідно з умовами договору, контракту, угоди, законодавчих чи інших нормативних актів і виконання відповідно яких/-го стало неможливим у встановлений термін внаслідок настання таких форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили) [10].

Ознайомившись з нормами вищенаведених законодавчих актів і не лише, ми бачимо, що війна виділяється серед інших форс-мажорних обставин, а отже є обставиною з настанням якої у сторін договору перевезення вантажу можуть виникнути певні труднощі.

Заєць Є.Ю., Кузьміна В.О. у своєму науковому напрацюванню «Актуальні тенденції форс-мажору в договірних зобов'язаннях» проаналізувавши низку нормативних актів, а також доктринальних визначень поняття «форс-мажор» в загальному вказують наступне.

З огляду на зазначене, ми можемо запропонувати власне визначення форс-мажору як об'єктивної обставини, що не залежить від волі сторін, яка є надзвичайною та невідворотною за даних умов подією, що впливає на неможливість виконання контрагентом свого зобов'язання за умовами договору на певний проміжок часу. Важливим якраз і є те, що настання форс-мажорної обставини не звільняє назавжди сторону договору від виконання його умов, адже з'являється лише короткострокове звільнення на час дії надзвичайної чи непереборної обставини [7, с. 214].

З метою попереднього обговорення сторонами можливих негативних наслідків, які можуть виникнути у випадку настання форс-мажорної обставини, законодавець дозволив сторонам у договорах, що укладаються для реалізації господарських правовідносин, в тому числі для договорів перевезення вантажів передбачати настання таких обставин.

Відповідно до статті 219 Господарського кодексу України сторони зобов'язання можуть передбачити певні обставини, які через надзвичайний характер цих обставин є підставою для звільнення їх від господарської відповідальності у випадку порушення зобов'язання через дані обставини, а також порядок засвідчення факту виникнення таких обставин [5].

Аналізуючи вищенаведене, форс-мажорні обставини є підставою для звільнення від відповідальності за порушення господарського зобов'язання, сторони договору, зокрема договору перевезення вантажу також мають право узгодити які саме обставини є підставою для звільнення від господарської відповідальності. Проте, потрібно розуміти, що перерахування усіх обставин, які можуть спричинити унеможливлення виконання зобов'язання за договором перевезення вантажу як і іншим

видом договору є іноді неможливим, адже обставини можуть виникнути і ті, які сторони на момент укладення останнього не могли передбачити.

Відтак, треба чітко розуміти, що виокремлення форс-мажорних обставин як таких, та виділення у їх складі війни Законом України «Про торгово-промислові палати» та у раніше наведеному листі Торгово-промислової палати України, а також у договорах перевезення вантажу, не свідчить про те, що вплив таких обставин не потрібно доводити у встановленому законом порядку в кожному окремому випадку. Тому необхідно приділяти увагу процедурі доведення впливу війни як форс мажорної обставини на зобов'язання за договором перевезення вантажу.

Порядок засвідчення форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили) регулює Закон України «Про торгово-промислові палати в Україні» (далі – Закон про ТПП), а також Регламент засвідчення Торгово-промисловою палатою України та регіональними торгово-промисловими палатами форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили) [11, с. 28].

Згідно із статтею 14^1 Закону України «Про торгово-промислові палати» Торгово-промислова палата України та уповноважені нею регіональні торгово-промислові палати засвідчують форс-мажорні обставини (обставини непереборної сили) та видають сертифікат про такі обставини протягом семи днів з дня звернення суб'єкта господарської діяльності за собівартістю. Сертифікат про форс-мажорні обставини (обставини непереборної сили) для суб'єктів малого підприємництва видається безкоштовно [8].

Пунктом 6.2 Регламенту передбачено, що форс-мажорні обставини (обставини непереборної сили) засвідчуються за заявою зацікавленої особи щодо кожного окремого договору, контракту, угоди тощо, а також податкових та інших зобов'язань / обов'язків, виконання яких настало згідно з законодавчим чи іншим нормативним актом або може настати

найближчим часом і виконання яких стало неможливим через наявність зазначених обставин [11, с. 28].

Відповідно до раніше наведеного листа Торгово-промислової палати України від 28.02.2022 № 2024/02.0-7.1, остання підтверджує, обставини що виникли з 24 лютого 2022 року до їх офіційного закінчення, є для суб'єктів господарської діяльності та/або фізичних осіб по договору надзвичайними, невідворотними та об'єктивними обставинами.

Тобто, з огляду на вище зазначене, агресія російської федерації вже є засвідченою форс-мажорною обставиною і тому нібито непотрібно звертатись у кожному конкретному випадку із заявою про отримання сертифікату по засвідчення такої обставини як форс-мажору. Проте, на практиці все не зовсім так [11, с. 28-29].

Дар'я Луцюк у своєму напрацюванню «Воєнний стан як форс-мажорна обставина» звертає увагу вже на першу судову практику щодо визнання форс-мажорних обставин у договірних відносинах, зазначаючи наступне.

Господарський суд міста Києва у справі № 910/3191/22 від 14.07.2022 зазначив наступне: «...у випадках застосування форс-мажорних обставин (непереборної сили) ключовим є те, що непереборна сила робить неможливим виконання зобов'язання в принципі, незалежно від тих зусиль та матеріальних витрат, які сторона понесла чи могла понести. Для застосування форс-мажору (обставин непереборної сили) як умови звільнення від відповідальності необхідно встановити, які саме зобов'язання за договором були порушені/невиконані.»

Також, суд наголосив, що у випадку відсутності у сторони, яка посилається на форс-мажорні обставини доказів виникнення форс-мажорних обставин (непереборної сили) у цьому конкретному випадку, доказом існування форс-мажорних обставин має бути відповідна довідка

ТПП України, яка підтверджує, що саме введення на території воєнного стану унеможливлює виконання конкретного договору.

Крім цього, суд вказав на різницю між форс-мажорними обставинами (обставинами непереборної сили), які роблять неможливим виконання зобов'язання в принципі, та істотною зміною обставин, яка є оціночною категорією і полягає у розвитку договірного зобов'язання таким чином, що його виконання для однієї зі сторін договору стає більш обтяженим, ускладненим, чим суттєво змінюється рівновага договірних стосунків, призводячи до неможливості виконання зобов'язання [11, с. 29].

Також, варто звернути увагу на рішення Господарський суд Чернігівської області у справі № 927/383/22 від 29.11.2022, пов'язаній із невиконанням зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом, зазначає наступне «…. факт початку дії воєнного стану в Україні з 24.02.2022 є загальновідомим. Форс-мажорні обставини не мають преюдиційного характеру і при їх виникненні сторона, яка посилається на них як на підставу неможливості належного виконання зобов`язання, повинна довести їх наявність не тільки самих по собі, але і те, що вони були форс-мажорними саме для даного конкретного випадку (така правова позиція Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду викладена у постанові від 14.06.2022 у справі №922/2394/21)….» [12].

Відтак, попри визнання війни як обставини, що унеможливлює виконання договірних зобов'язань у цілому та договорів перевезення вантажу, укладених з метою реалізації господарської діяльності зокрема, сторона, яка не може виконати зобов'язання, що виникає у зв'язку із війною в Україні, повинна довести свою неспроможність.

Сертифікати щодо форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили) як вже акцентувалася увага раніше видаються Торгово-промисловою палатою України та уповноваженою нею регіональними торгово-

промислові палати за зверненням суб'єкта господарської діяльності. Проте таке звернення має відповідати певним вимогам із підтвердженими фактами.

Відповідно до положень Регламенту засвідчення Торгово-промисловою палатою України та регіональними торгово-промисловими палатами форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили) звернення, щодо отримання відповідного засвідчення здійснюється у формі заяви.

В заяві вказуються наявність за договором, контрактом, угодою та/або законом, нормативним актом встановлених зобов'язань, передбачений ними термін, обсяги і умови їх виконання, форс-мажорні обставини (обставини непереборної сили), початок їх виникнення і термін дії, які, на думку зацікавленої сторони, унеможливили виконання цих зобов'язань. Окремо, у випадку наявності, в заяві вказуються договором (контрактом) або нормативним актом передбачені обставини, що звільняють сторони від відповідальності, перераховані події, які сторони погодилися вважати (або нормативний акт встановлює) форс-мажорними, орган країни, що засвідчує/підтверджує факт настання обставин форс-мажору; термін повідомлення сторони про їх настання, які саме зобов'язання за договором (контрактом) не можуть бути виконані внаслідок настання форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили), з посиланням та наданням доказів таких обставин.

До заяви додаються наступні документи:

1) належним чином (за підписом відповідальної особи і печаткою заявника) завірена копія договору, контракту, угоди тощо (з усіма додатками, змінами та доповненнями, специфікаціями, якщо такі були укладені), копія нормативного акта, яким передбачено зобов'язання, документ, що підтверджує його періодичність, термін настання, обсяг;

2) дані заявника про обсяг виконаних зобов'язань за договором, контрактом, угодою тощо або відповідно до акта органів державної влади;

3) дані заявника про невиконані зобов'язання за договором, контрактом, угодою тощо або відповідно до акта органів державної влади, які неможливо виконати через настання форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили); документ, що підтверджує повідомлення іншої сторони про настання форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили);

4) оригінали документів компетентних державних органів, що підтверджують факт обставин, на які посилається заявник, день їх настання. Такими документами можуть бути: довідки ГМЦ про погодні умови, протоколи (рішення) комісії з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій при обласній (районній) державній адміністрації, що визнають події та їх наслідки надзвичайною ситуацією, акти про пожежу, підтвердження Міністерства охорони здоров'я щодо настання епідемії, підтвердження МО, РНБО, Інформаційного Центру АТО про воєнні дії, проведення антитерористичних операцій на певних територіях, постанови Уряду про заборону експорту та імпорту товарів, підтвердження органів місцевої влади про оголошений страйк і т. п. [9].

Варто зазначити, що сторони, вказуючи у договорах перевезеннях вантажу такої умови укладення як форс-мажор, застраховують себе від негативних наслідків невиконання договірних зобов'язань за обставин, що унеможливлюють їх виконання.

З огляду на вищенаведене, для правильного застосування механізму форс-мажорного застереження та його правомірності, необхідно, щоб форс-мажорна обставина була наявною, на неї було посилання у договорі, вона дійсно впливала на виконання зобов'язання, а також була підтверджена уповноваженим органом, з обов'язковим попередженням іншої сторони про неможливість виконання в період її дії [13, с. 117].

Неповідомлення або несвоєчасне повідомлення про форс-мажорні обставини позбавляє сторону, яка порушила цей обов'язок, права посилатися на ці обставини як на підставу звільнення від відповідальності, якщо це передбачено договором (втрата стороною права посилання на форс-мажор) [14, с. 15].

Висновок. Відтак, попри великі негативні наслідки, які війна на території України несе для здійснення перевезень вантажів, а отже і для реалізації договірних зобов'язань, що базуються саме на здійсненні таких перевезень, а також попри визнання Торгово-промисловою палатою України війни як форс-мажорної обставини в цілому, сторона, яка втратила можливість виконати вищенаведене зобов'язання повинна довести вплив саме війни на невиконання відповідного зобов'язання.

Така особливість правового регулювання може здаватися несправедливою, адже компетентний орган самостійно визнав війну форс-мажорною обставиною, а отже визнав, що саме за цією обставиною, зокрема сторони договорів перевезення вантажів можуть бути звільнені від відповідальності за невиконання зобов'язань передбачених відповідними видами договорів. Проте, необхідно розуміти той факт, що без надання підтвердження того, що настання війни унеможливило виконання умов договору може сприяти такому негативному аспекту як зловживання вищенаведеною форс-мажорною обставиною, з метою уникнення відповідальності передбаченої умовами договору та вимогами чинного законодавства.

Попри це, війна є надзвичайно непередбачуваним явищем і іноді пошук доказової бази з приводу неможливості виконання договірного зобов'язання може буде спричинений саме воєнними діями на території України, що збільшить ланцюг дій для запуску процедури звільнення від відповідальності за вищенаведеною форс-мажорною обставиною.

Проте, не варто забувати, що попри усі складнощі, які Україна проходить під час війни, зокрема у галузі перевезень вантажів уряд держави і надалі спрямовує свої зусилля, аби усі сфери її існування функціонували попри наявні негативні реалій сьогодення та у відповідності до вимог чинного законодавства.

А процедура доведення форс-мажорної обставини, у даному випадку війни, лише дозволяє збільшувати довіру однієї сторони до дій іншої в рамках, укладених договорів.

І якою б транспортна інфраструктура не була пошкодженою, авіасполучення припинені, а судноплавство ускладнене, договірні відносини щодо перевезень вантажів продовжують функціонувати з розумінням всіх можливих форс-мажорних обставин, які можуть виникнути в процесі виконання укладених договорів.

Література

1. Давидова І.В., Резніченко С.В. Договори перевезення: реалії воєнного часу. Юридичний науковий електронний журнал. 2022. № 7. С. 530-533. URL: https://dspace.oduvs.edu.ua/server/api/core/bitstreams/849088ea-ea54-420a-be6d-986c099625c4/content (дата звернення: 21.05.2023).
2. Волочаєва А.С., Новосад А.С. Правова характеристика договору перевезення вантажу відповідно до Цивільного та Господарського кодексів України. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (ДДУВС, 23.11.2018). URL: https://er.dduvs.in.ua/bitstream/123456789/2237/1/15.pdf (дата звернення: 21.05.2023).
3. Деркач Е.М. Правове регулювання господарської діяльності у сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми: дис. на здоб. наук. ступ. док. юр. наук: 12.00.04. Київ, 2021. 499 с.

4. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435- IV. База даних «Законодавство України» ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text (дата звернення: 21.05.2023).
5. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. База даних «Законодавство України» ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text (дата звернення: 21.05.2023).
6. Лисий В.М., Стеблак Д.М. Влив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2022. Вип. 43. С. 92-96. URL: http://surl.li/hewiy (дата звернення: 22.05.2023).
7. Заєць Є.Ю., Кузьміна В.О. Актуальні тенденції форс-мажору в договірних зобов'язаннях. Юридичний науковий електронний журнал. 2021. № 4. С. 213-216. URL: http://lsej.org.ua/4_2021/52.pdf (дата звернення: 22.05.2023).
8. Про торгово-промислові палати в Україні: Закон України від 02.12.1977 № 671/97-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/671/97-%D0%B2%D1%80#Text. (дата звернення: 22.05.2023).
9. Регламент засвідчення Торгово-промисловою палатою України та регіональними торгово-промисловими палатами форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили) від 15.07.2014 № 40 (3) База даних «Законодавство України» ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0040571-14#Text (дата звернення: 25.05.2023).
10. Лист Торгово-промислової палати України від 28.02.2022 № 2024/02.0-7.1 URL: http://surl.li/hexph (дата звернення: 22.05.2023).
11. Луцюк Д. Воєнний стан як форс-мажорна обставина. URL: http://surl.li/hhkui (дата звернення: 25.05.2023).

12. Рішення Господарського суду Чернігівської області у справі № 927/383/22 від 29.11.2022: Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/107904463.
13. Кужко О.С. Підстави звільнення відповідальності в договорі перевезення вантажу. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2013. № 5. С. 114-117. URL: http://surl.li/hhydf (дата звернення: 25.05.2023).
14. Зведений огляд судової практики Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду (актуальна судова практика) за 2022 рік / Упоряд.: відділ аналітичної та правової роботи Касаційного господарського суду управління аналітичної допомоги касаційним судам та Великій Палаті Верховного Суду департаменту аналітичної та правової роботи. Київ, 2023. 51 с. URL: http://surl.li/hhygc (дата звернення: 25.05.2023).

References

1. Davydova I.V., Reznichenko S.V. Dohovory perevezennia: realii voiennoho chasu. Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal. 2022. № 7. S. 530-533. URL: https://dspace.oduvs.edu.ua/server/api/core/bitstreams/849088ea-ea54-420a-be6d-986c099625c4/content (date of access: 21.05.2023).
2. Volochaieva A.S., Novosad A.S. Pravova kharakterystyka dohovoru perevezennia vantazhu vidpovidno do Tsyvilnoho ta Hospodarskoho kodeksiv Ukrainy. Materialy Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi konferentsii (DDUVS, 23.11.2018). URL: https://er.dduvs.in.ua/bitstream/123456789/2237/1/15.pdf (date of access: 21.05.2023).
3. Derkach E.M. Pravove rehuliuvannia hospodarskoi diialnosti u sferi transportu: teoretychni ta prykladni problemy: dys. na zdob. nauk. stup. dok. yur. nauk: 12.00.04. Kyiv, 2021. 499 s.

4. Tsyvilnyi kodeks Ukrainy vid 16.01.2003 № 435- IV. Baza danykh «Zakonodavstvo Ukrainy» VR Ukrainy. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text (date of access: 21.05.2023).
5. Hospodarskyi kodeks Ukrainy vid 16.01.2003 № 436-IV. Baza danykh «Zakonodavstvo Ukrainy» VR Ukrainy. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text (date of access: 21.05.2023).
6. Lysyi V.M., Steblak D.M. Vlyv viiny na rozvytok transportnoho perevezennia v Ukraini. Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. 2022. Vyp. 43. S. 92-96. URL: http://surl.li/hewiy (date of access: 22.05.2023).
7. Zaiets Ye.Yu., Kuzmina V.O. Aktualni tendentsii fors-mazhoru v dohovirnykh zobov'iazanniakh. Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal. 2021. № 4. S. 213-216. URL: http://lsej.org.ua/4_2021/52.pdf (date of access: 22.05.2023).
8. Pro torhovo-promyslovi palaty v Ukraini: Zakon Ukrainy vid 02.12.1977 № 671/97-VR. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/671/97-%D0%B2%D1%80#Text. (date of access: 22.05.2023).
9. Rehlament zasvidchennia Torhovo-promyslovoiu palatoiu Ukrainy ta rehionalnymy torhovo-promyslovymy palatamy fors-mazhornykh obstavyn (obstavyn neperebornoi syly) vid 15.07.2014 № 40 (3) Baza danykh «Zakonodavstvo Ukrainy» VR Ukrainy. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0040571-14#Text (date of access: 25.05.2023).
10. Lyst Torhovo-promyslovoi palaty Ukrainy vid 28.02.2022 № 2024/02.0-7.1 URL: http://surl.li/hexph (date of access: 22.05.2023).
11. Lutsiuk D. Voiennyi stan yak fors-mazhorna obstavyna. URL: http://surl.li/hhkui (date of access: 25.05.2023).

12. Rishennia Hospodarskoho sudu Chernihivskoi oblasti u spravi № 927/383/22 vid 29.11.2022: Yedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/107904463.
13. Kuzhko O.S. Pidstavy zvilnennia vidpovidalnosti v dohovori perevezennia vantazhu. Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. 2013. № 5. S. 114-117. URL: http://surl.li/hhydf (date of access: 25.05.2023).
14. Zvedenyi ohliad sudovoi praktyky Kasatsiinoho hospodarskoho sudu u skladi Verkhovnoho Sudu (aktualna sudova praktyka) za 2022 rik / Uporiad.: viddil analitychnoi ta pravovoi roboty Kasatsiinoho hospodarskoho sudu upravlinnia analitychnoi dopomohy kasatsiinym sudam ta Velykii Palati Verkhovnoho Sudu departamentu analitychnoi ta pravovoi roboty. Kyiv, 2023. 51 s. URL: http://surl.li/hhygc (date of access: 25.05.2023).