

УДК 341.9+346.7

DOI <https://doi.org/10.33216/2218-5461/2023-46-2-180-192>

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Матвієєва А. В., Панченко В. В.

LEGAL SUPPORT OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION UNDER MARTIAL LAW

Matvieieva A. V., Panchenko V.V.

Стаття присвячена проблематиці визначення особливостей правового регулювання здійснення міжнародних перевезень в період дії правового режиму воєнного стану в Україні. Авторками детально висвітлено та проаналізовано систему нормативно-правового забезпечення функціонування системи міжнародних перевезень різними видами транспорту на сучасному етапі. Проаналізовано основні виклики, які постали як перед державою в цілому, так і перед суб'єктами ринку транспортних послуг в умовах повномасштабної війни на території України. На підставі аналізу норм національного законодавства, міжнародних угод, праць українських дослідників – спеціалістів у зазначеній сфері, фактичного становища суб'єктів господарювання (перевізників та експедиторів) в умовах сьогодення, а також порівняльно-правового аналізу ефективності запровадження тимчасових заходів із лібералізації процесу транспортування вантажів зроблено висновки про необхідність перегляду концептуальних засад правового регулювання міжнародних перевезень у цілому.

Науковцями наголошено на важливості переосмислення фундаментальних підвалин механізму правового регулювання міжнародних перевезень в парадигмі сучасних викликів, а також з урахуванням прогнозовано затяжного та важкого післявоєнного періоду для економічної системи України і, зокрема, для її транспортного сектору. В роботі підкреслюється необхідність врахування перешкод для безпечної та безперешкодної доставки вантажів як на національному, так і на міжнародному рівнях. Проаналізовано особливості «Зернової» угоди, «транспортного безвізу» тощо. Авторками також запропоновано виробити чітку та ефективну стратегію правового забезпечення міжнародних перевезень у повоєнний час.

Окремо акцентовано увагу на недоліках системи нормативно-правового регулювання в українському законодавстві, визначено основні «дипломатичні» прогалини регулювання міжнародних перевезень вантажів та запропоновано доопрацювання Угоди про «транспортний безвіз» з метою удосконалення її положень та відновлення її дії, а також віднайдення консенсусу між українськими перевізниками та перевізниками з ЄС, кореляції національної політики нашої держави та ЄС тощо.

Ключові слова: міжнародні перевезення, зернова угода, транспортний безвіз, перевезення вантажів, воєнний стан.

Висвітлення проблеми в загальному вигляді і її зв'язок із важливими науковими практичними завданнями. Забезпечення безперервного потоку товарів є

запорукою успішного функціонування будь-якої держави та гарантією розвитку економічної системи. Важливу роль у цьому процесі переміщення товарів відіграють

міжнародні перевезення вантажів. Сучасна галузь міжнародного транспортного права є однією з найбільш уніфікованих сфер міжнародного приватного права: є достатня кількість універсальних міжнародних договорів та двосторонніх угод, які регламентують процес переміщення товарів через державний кордон різних держав. Для України можливість забезпечення вивозу вантажів за межі держави прямо впливає на процес зміцнення національної безпеки держави з огляду на запровадження правового режиму воєнного стану.

Сам по собі транспорт є рушійною силою економічної системи будь-якої країни, забезпечуючи переміщення товарів із сфери виробництва до сфери обігу. І саме вирішення проблем, пов'язаних із перевезеннями, безпосередньо впливає на зростання дохідної частини бюджету будь-якого рівня, а також, безумовно, впливає на рівень обороноспроможності держави.

В умовах воєнного стану «правила гри» на рику перевезень суттєво змінились. Саме тому серйозним викликом як для законодавця, так і для самих суб'єктів міжнародного ринку транспортних послуг є визначення оптимальних механізмів перевезення вантажів в умовах повномасштабної російсько-української війни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, у яких започатковано вирішення даної проблеми та на які спирається автор. На рівні дисертаційних досліджень можна виділити роботи: Мінченко А.О., Ніколаєнка І.Р., Нечипуренко О.М., Резніченко С.В. й Самойленко Г.В. (колективна монографія), Павлюка С.М., Самойленко Г.В., Сірка Р.Б. та ін. Питанням надання транспортних послуг присвячені праці вітчизняних вчених: Абрамова А.П., Бакаєва О.О., Белова І.В., Гурнака В.М., Дмитрієва В.А., Загорулько В.М., Зайончика

Л.Г., Кутаха Л.А., Кулаєва Ю.Ф., Котлубая М.І., Котлубая О.М., В.М. Лівшиця, М.В. Макаренка, А.В. Матвєєвої, А.А. Мітаїшвілі, І.В. Морозової, В.О. Персіанова, О.П. Петрова, М.Т. Примачова, Н.К. Роздобудько, Е.М. Сича, Т.С. Хачатурова, Ю.М. Цветова, В.Г. Чекаловца, Б.І. Шафіркіна, В.Г. Шинкаренко та інших.

Однак на сьогодні ні на законодавчому, ні на науково-теоретичному рівнях немає розуміння основних підходів до правового забезпечення здійснення міжнародних перевезень в умовах воєнного стану, які заходи є більш ефективними перед обличчям тих чи інших викликів, яка політика та які заклики повинні лунати на «дипломатичному фронті».

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Низка вчених (як юристів, так і економістів) займалися дослідженням змісту системи міжнародних перевезень, перевезеннями окремими видами транспорту. Проте сьогодні на перший план виходять питання ефективності запровадження таких норм та правил, які б дозволили більш-менш ефективно функціонувати українським суб'єктам господарювання як повноцінним учасникам ринку міжнародних перевезень вантажів в умовах, які є досить далекими від оптимальних умов для транспортування вантажів.

Формулювання цілей та завдань статті. Метою цієї статті є аналіз та розробка пропозицій щодо вдосконалення правового регулювання міжнародних перевезень вантажів в умовах дії правового режиму воєнного стану, що є надзвичайно важливим для надання державної підтримки та гарантій суб'єктам господарювання в таких специфічних обставинах. До основних завдань цієї статті слід віднести: 1) аналіз наукових доробок з питань визначення

правової природи міжнародних перевезень вантажів в умовах запровадження правового режиму воєнного стану, визначення їхніх ознак; 2) опрацювання думок правників щодо особливостей правового регулювання запровадження спеціального режиму здійснення міжнародних перевезень під час війни; 3) дослідження шляхів фундаментального доопрацювання наукових підходів та вироблення оптимальних механізмів правового регулювання міжнародних перевезень вантажів в умовах війни.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. В Української держави найбільш гострим та глобальним є завдання забезпечення територіальної цілісності, повернення окупованих територій, а також розробка концепції відновлення територій та регіонів, які зазнали втрат внаслідок війни. Саме тому повсякчас питання реформування законодавства у сфері перевезень, застосування європейських стандартів у транспортному секторі економіки, вирішення пов'язаних з цим проблем у сфері екології, вирішення питань, пов'язаних з безпекою руху, забезпечення схоронності вантажів у дорозі, повернення собі статусу транзитної держави (зокрема, й через плідне використання мережі міжнародних транспортних коридорів) забуваються, вважаються неперіоритетними тощо.

У той же час, проблеми логістики вантажів стали найбільш гострими з самого початку повномасштабної війни: передусім, питання доставки «військових» вантажів та забезпечення їхньої схоронності, питання доставки гуманітарних вантажів, деблокування пасажирських перевезень, забезпечення безперешкодної та максимально швидкої доставки продовольства як у місця ведення бойових дій, так і в інші регіони

України, а також досить складним та болючим є проблема забезпечення вчасного виконання зобов'язань за міжнародними договорами купівлі-продажу товарів.

Тут важливо відмітити, що проблема перевезень є глобальною і визріла на двох рівнях: внутрішньому та зовнішньому. Внутрішні перевезення або перевезення територією України сильно ускладнені за рахунок неможливості забезпечити безпеку перевезень (як пасажирів, так і вантажів). Фактично перевезення територією України здійснюються на власний ризик перевізниками. Управління процесом перевезенням здійснюється практично в ручному режимі (зокрема, маршрути перевезень визначаються в залежності від того, де проводяться бойові дії, чи є фізично дорожнє покриття, мости та інші інфраструктурні об'єкти, чи є повітряна тривога, чи проводиться масована ракетна атака тощо).

При цьому також нереально багато проблем і з забезпеченням міжнародних перевезень. Передусім, найбільшою проблемою, окрім забезпечення безпеки перевезень, є те, що під час дії воєнного стану неможливо використовувати 2 види транспорту – повітряний та морський. Заборона використання для перевезень повітряним транспортом ґрунтується на рішенні про закриття повітряного простору України. Так, повністю заблоковано діяльність цивільної авіації (тобто перевезення пасажирів, багажу та вантажів повітряним транспортом припинилось). Повітряний простір над Україною є закритим до здійснення міжнародних перевезень. Це має негативні наслідки на розвиток системи повітряних перевезень у цілому. В контексті світовому – це стрімке зростання тарифів на авіаперевезення, зумовлене зміною логістичних маршрутів. До того ж 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.

До того ж, незважаючи на шикарне географічне розташування для здійснення перевезень водними шляхами, зокрема, вихід до практично незамерзаючих Чорного та Азовського морів, перевозити вантажі морськими шляхами неможливо. Нездатність застосовувати морський транспорт зумовлена мінною безпекою (відомо, що заміноване частково Чорне та Азовське моря), а також перевагою рф на морі, окупація більшості морських портів України та постійна загроза ракетної атаки з т.о. Криму. Так, Азовське море є недоступним для перевезень вантажів з 2018 року [1]. Щодо Чорного моря – то з 24 лютого 2022 року перевезення вантажів (так само, як і пасажирські перевезення) за давно встановленими маршрутами є небезпечним.

До того ж проблематичним є сам перетин кордону, особливо автомобільним транспортом через значні черги на пунктах пропуску на кордонах, а останнім часом – також через страйки представників польських та словацьких перевізників.

Частково безпечними можна визнати на сьогодні лише перевезення залізничним транспортом та автомобільним транспортом. І тут варто наголосити, що мова йде лише про ті частини території України, які не є на сьогодні тимчасово окупованими, а також ті території, де не ведуться безпосередньо бойові дії, а також маршрути, які не є прилеглими до зони проведення бойових дій. Станом на листопад 2022 року залізницею було перевезено більш як 300 тис. тонн

гуманітарних вантажів [2]. При цьому рф систематично завдає удари по залізничній інфраструктурі: виявлено та задокументовано пошкодження як рухомого складу, так і самих об'єктів інфраструктури. Так, станом на кінець жовтня 2022 року збитки залізничної інфраструктури країни внаслідок воєнної агресії Росії оцінювались у 4,3 млрд доларів. Крім того, станом на вересень було пошкоджено, зруйновано або захоплено росіянами щонайменше 110 залізничних вокзалів і станцій [2]. Варто зауважити, що Укрзалізниця робить все можливе і неможливе, щоб у максимально короткі терміни відновити пошкоджену інфраструктуру там, де це зробити можливо.

Що стосується автомобільного транспорту, то ситуація, мабуть, найкраща з-поміж інших видів транспорту. Суто через той факт, що автомобільний транспорт є найбільш маневреним видом транспорту. Якщо говорити про збитки, то за даними Укравтодору, за орієнтовними оцінками, державній мережі доріг вже завдано шкоди на 973 млрд гривень. І це лише приблизна сума, яка стосується лише того, що вдалося підрахувати фахівцям на підконтрольній Україні території [3]. Суттєвою перевагою автомобільного транспорту є те, що існують об'їзні шляхи, а відремонтувати дорожнє покриття, як правило, дешевше, ніж залізничні колії. Таким чином, на сьогодні із 4 основних видів транспорту, якими можна доставляти вантажі як у національному, так і у міжнародному сполученні, фактично задіяні лише 2 види і то не повною мірою – залізничний та автомобільний транспорт. Мова йде про доставку так званих «цивільних» вантажів.

При цьому на законодавчому рівні було впроваджено цілу низку заходів щодо поліпшення ситуації у транспортному секторі економіки та хоча б частково деблокувати роботу окремих видів транспорту.

Так, на автомобільному транспорті було вжито таких заходів:

1) спрощено процедуру підготовки та допуску до керування транспортними засобами, зокрема водіям, які мають посвідчення категорії В, Кабінет Міністрів України дозволив керувати вантажними автомобілями;

2) спрощено порядок перетину державного кордону України: військовозобов'язаним водіям, як і працівникам підприємств залізничного транспорту, віком від 18 до 60 років, які здійснюють вантажні перевезення для потреб ЗСУ, інших утворених відповідно до законів України військових формувань, а також медичних вантажів та вантажів гуманітарної допомоги, надається відтермінування від призову на військову службу під час мобілізації;

3) з 1 квітня 2022 р. скасовано ввізне мито, акциз та податок на додану вартість, що мали сплачуватися фізичними особами під час ввезення на митну територію України автомобільних транспортних засобів згідно з визначеним переліком, а також встановлено особливості пільгового розмитнення для юридичних осіб;

4) на митну територію України для потреб ЗСУ та підрозділів Територіальної оборони станом на 24 березня 2022 р. завезено як гуманітарну допомогу декілька тисяч автомобільних транспортних засобів. Також Державна митна служба на потреби оборони передала понад одну тисячу конфіскованих автомобілів;

5) тимчасово дозволено використання національного посвідчення водія України, строк дії якого закінчився;

6) для широкого залучення власників автомобільного транспорту (як фізичних, так і юридичних осіб) до забезпечення логістики перевезень гуманітарних вантажів розгорнуто

офіційну платформу гуманітарної допомоги «СпівДія»;

7) задля забезпечення максимально оперативного надходження гуманітарної допомоги 14 європейських країн запровадили бездозвільний проїзд до України для перевізників гуманітарних вантажів;

8) з урахуванням безпекових потреб воєнного стану для забезпечення ефективних пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом зменшено кількість блокувань на дорогах України, надалі цей процес триватиме.

На залізничному транспорті:

1) П'ятьма залізничними коридорами відбулася безоплатна евакуація понад 3 млн осіб, переважно з Києва та Харкова. Майже 430 тис. осіб евакуйовані за кордон, насамперед до Польщі, Молдови, Угорщини, Румунії, Німеччини та Словаччини;

2) створено низку логістичних хабів у західних регіонах України для спрощеного ввезення гуманітарної допомоги та її оперативного розподілення на території України. Ці хаби надають послуги з перевантаження гуманітарної допомоги з автомобільного транспорту на залізничний, здійснюють її складування та сортування. Загалом за період від 24 лютого 2022 р. до 24 березня 2022 р. АТ «Укрзалізниця» перевезла 1400 вантажних вагонів гуманітарної допомоги, а 7 тис. т вантажів перевезено пасажирськими вагонами;

3) для інтенсифікації постачання гуманітарної допомоги в Україну Закарпатська обласна військова адміністрація у співпраці з органами державної влади Словацької Республіки 29 березня 2022 р. започаткувала роботу європейського гуманітарного хабу Закарпатської ОВА на території Словаччини. До його структури входять: пряма залізнична гілка до України, міжнародний аеропорт, розгалужена мережа автомобільних доріг міжнародного значення

та розвинена транспортно-логістична інфраструктура;

4) задля забезпечення функціонування українських підприємств, що перебувають у зоні активних бойових дій, відбувається їх релокація. До виконання цієї програми, зокрема транспортування на безоплатній основі майна підприємств, залучені АТ «Укрзалізниця» та АТ «Укрпошта». Загалом станом на 29 березня 2022 р. бажання здійснити релокацію своїх потужностей висловили 1164 компаній і підприємств;

5) на виконання положень Закону України «Про основні засади примусового вилучення в Україні об'єктів права власності Російської Федерації та її резидентів» розпочато процедуру націоналізації залізничних вагонів країни-окупанта, що перебувають на території України. Загалом це близько 15 тис. вагонів, що пов'язані з РФ. На території РФ наразі перебуває 482 вагони, які належать Україні;

6) АТ «Укрзалізниця» виступила в ролі державного оператора створення стратегічного запасу харчових продуктів, призначеного для забезпечення потреб населення у продуктах харчування на мінімальний строк в один місяць споживання. Задля цього, а також і закупівлі пального та ліків, Кабінет Міністрів України надав Укрзалізниці окреме фінансування. Станом на 21 березня 2022р. було законтраковано 26,5 т продовольства на суму 746,2 млн грн, до програми долучено понад 400 агровиробників [3].

Варто додатково акцентувати увагу, що запровадження правового режиму 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 [4], які визначили загальні положення, правила перевезення вантажів (зокрема, щодо

укладення договору перевезення), вимоги щодо оформлення внутрішнього коносаменту, пакування та маркування вантажів, приймання вантажів до перевезення, здачу багажу. Також 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.

Щодо перевезень автомобільним транспортом чи залізничним транспортом – тут також виникли певні проблеми, які вимагали запровадження особливих умов правового регулювання. Зокрема, в умовах війни було прийнято рішення про автоматичне продовження договорів про перевезення пасажирів на автобусних маршрутах. Закріплено таке рішення було у відповідній постанові КМУ [5]. 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 [6]. 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 [7] та особливостей здійснення гуманітарної допомоги, яка перевозиться залізничним транспортом в умовах воєнного стану [8]. 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), бронежилети, тканини (матеріали) для виготовлення бронежилетів). В Постанові ж від 01.04.2022 р. особі, що перевозить гуманітарну допомогу, надана можливість подавати декларацію митним

органам в паперовій або електронній формі [9].

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» [10]. 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.

Як справедливо зауважує Давидова І.В., 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 опрацьовувати необхідну інформацію, допомагати більшій кількості людей в такий скрутний час та наближати таку омріяну перемогу [11].

Основним завданням керівництва держави України, представників профільного міністерства є забезпечення тісної співпраці з нашими іноземними партнерами в питання залучення нашої держави до міжнародного ринку перевезень у цей складний для нас час, особливо в питання перетину українськими перевізниками пунктів пропуску на державному кордоні. Очевидним є той факт, що тут є безліч проблем з огляду на останні страйки на польському та словацькому кордонах.

Так, польські перевізники заблокувати три з чотирьох пунктів пропуску польсько-українського кордону 6 листопада. У такий спосіб вони протестують проти, на їхню думку, надмірної конкуренції після лібералізації міжнародних перевезень між Україною та ЄС. Одна з головних вимог польських перевізників – скасувати транспортний безвіз для України, тобто повернути необхідність отримання дозволів на вантажні перевезення для українських компаній. Торік у червні Європейський союз на час російсько-української війни скасував

необхідність отримання українськими перевізниками відповідних дозволів для здійснення двосторонніх і транзитних перевезень в країни ЄС. Тобто, українські перевізники вже більше ніж рік здійснюють перевезення в Європу на тих самих умовах, що й польські – без спеціальних дозволів [12].

При цьому варто додатково акцентувати увагу на тому, що ще у 2022 році була підписана Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом – так званий «транспортний безвіз», де передбачено основну мету цієї Угоди – тимчасове полегшення автомобільних вантажних перевезень між Європейським Союзом та Україною, а також транзитом через їх території, шляхом надання додаткових прав на транзит та перевезення вантажів між Сторонами операторам, зареєстрованим в одній із Сторін, у зв'язку з наслідками загарбницької війни Росії проти України та значними збоями у роботі всіх видів транспорту в країні [13]. Досить важливим питанням є те, що період дії цих тимчасових «послаблень» – сама Угода діяла до 30 червня 2023 року. Вважаємо, що цілком логічним було б доопрацювання положень цієї Угоди, враховуючи затяжні бойові дії на території України, та подовження строку її дії. І звісно ж необхідно досягнути консенсусу у цих питаннях.

Варто зауважити, що основні передумови укладення цієї Угоди (закріплені в її Преамбулі) наступні:

1) значні збої, з якими зіткнувся транспортний сектор України внаслідок загарбницької війни Росії проти України,

2) неможливість використання звичних транспортних маршрутів у регіоні та наявність нагальної потреби у забезпеченні ланцюгів постачання та продовольчої безпеки шляхом використання альтернативних шляхів транспортування автомобільним

транспортом, зокрема, для перевезення зерна, палива, продуктів харчування та інших товарів з України до Союзу,

3) підтримка українського суспільства та економіки за допомогою надання дозволів операторам автомобільних перевезень Союзу та України здійснювати вантажні перевезення до та через територію України до Союзу та навпаки, за необхідністю,

4) чинна система, заснована на обмеженій кількості дозволів держав-членів, не забезпечує необхідної гнучкості для збільшення українськими операторами автомобільних перевезень своєї діяльності з Союзом та через його територію,

5) забезпечити на майбутнє, щоб умови доступу до ринку автомобільних вантажних перевезень між Сторонами, які наразі доступні для операторів автомобільних перевезень, заснованих в будь-якій із Сторін, у будь-якому випадку не були більш обмежувачими порівняно з існуючою ситуацією,

6) допомогти українській економіці шляхом лібералізації транзитних та двосторонніх міжнародних перевезень між Україною та Союзом, з метою забезпечення необхідного транспортування вантажів та надання однакових взаємних прав обом Сторонам на здійснення транзитних та двосторонніх міжнародних перевезень між цими територіями,

7) відзначаючи, що стаття 136 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі - Угода про асоціацію) передбачає скоординовану та поступову лібералізацію перевезень між Сторонами та зазначає, що умови для цього мають вирішуватися спеціальними угодами про автомобільний транспорт.

На жаль, всі ці передумови існують і сьогодні. Викликів для національної транспортної системи України не зменшилось. Тому досить гострим є питання поновлення перемовин між Україною та ЄС у цій сфері.

Незважаючи на той факт, що Україна сьогодні фактично заблокована для міжнародних перевезень, потреба у цих перевезеннях є надто гострою та актуальною. Саме цим можна пояснити домовленості, яких було досягнуто між декількома державами щодо перевезення вантажів територією України, у тому числі домовленості з боку держав-посередників із країною-агресором щодо безпеки транспортування вантажів.

Так, зокрема, 27 липня 2022 р. у Стамбулі відбулося офіційне відкриття Спільного координаційного центру (СКЦ), до складу якого входять представники України, Російської Федерації, Туреччини та ООН [14]. Цей центр сприяє реалізації Чорноморської зернової ініціативи щодо створення гуманітарного морського коридору, який дозволить кораблям експортувати зерно та відповідні продукти харчування та добрива з України. При цьому представник Генсека ООН Стефан Дюжаррік заявив, що зернова угода врятувала від крайньої бідності 100 млн людей [15]. Тобто, навіть в умовах повномасштабної війни Українська держава є досить важливим «гравцем» на ринкові морських перевезень. Особливо, це стосується перевезень зерна та добрив з метою запобігання глобальній продовольчій кризі та забезпечення продовольчої безпеки.

Окрім Чорноморської зернової ініціативи, досить чітким орієнтиром важливості нашої держави як мінімум на європейському транспортному ринку є підписання 29 червня 2022 року Угоди між Україною та ЄС про вантажні перевезення автомобільним транспортом [12]. Ці важливі

кроки прокоментувало й найвище керівництво Асоціації міжнародних автомобільних перевізників, оскільки саме ця організація опікується наданням дозволів на міжнародні перевезення вантажів і запровадження такого «транспортного безвізу», звичайно ж, досить позитивно впливає на розвиток міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Так, за словами Петра Главацького, окрім держав ЄС, Україна, насамперед, потребує укладання угоди про «транспортний безвіз» з Туреччиною, обсяги автоперевезень з якою доволі значні. «Попередні домовленості про це вже є. І вже виноситься на рівень ратифікації бездозвільна система транзитних і двосторонніх перевезень. Потім – в основному, віддалені ринки – Казахстан, Вірменія, Грузія, Азербайджан, Таджикистан, Киргизстан, Туркменістан. Хоча у нас там і невеликі квоти на дозволи, обсяги перевезень доволі значні. Просто через велику відстань поїздок виконується не так багато. Та з огляду на перспективу, мати бездозвільний режим автоперевезень із цими державами для України також важливо», - переконаний віце-президент АсМАП [16].

Аналіз попередніх успіхів України на транспортному ринку ЄС, зокрема, укладення Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС (ще у 2019 році) [15] дає всі підстави дивитись у найближче майбутнє із надією на краще. При цьому важливо акцентувати увагу на тому, що більшість угод у сфері міжнародних перевезень вантажів пов'язані

Післявоєнний період, хоч і буде прогнозовано важким, проте вже сьогодні є можливості для того, щоб зробити «заділи» на майбутнє. Стосовно транспортної сфери, то, передусім, необхідно буде переглянути Стратегію розвитку транспорту до 2030 року з урахуванням сьогоденних та подальших подій, внести відповідні корективи та

орієнтири на європейський ринок. Також досить важливими постануть питання співпраці у транспортній сфері з тими державами, які безпосередньо межують з РФ, та перевезення в які з території України (або з Європи) здійснювалось через територію РФ.

Перспективи подальших розвідок у даному напрямку. На сьогодні досить важливим є розуміння того, що загрози для здійснення міжнародних перевезень є не тимчасовими. Не можна сподіватись на припинення бойових дій і повного відновлення транспортної сфери економіки у короткостроковій перспективі. Саме тому важливим для майбутніх як політичних, так і законодавчих рішень є концентрація на глобальній зміні підходів у регулюванні міжнародних перевезень, подальша поглиблена співпраця з ЄС у транспортних питаннях з метою забезпечення переформатування та переорієнтацію транспортно-логістичних потоків на транспортний ринок ЄС (першочергово).

Також досить важливим є відновлення статусу транзитної держави та розблокування роботи повітряного та морського транспорту, вирішення питання щодо збуту продовольства з України та дотримання вимог про конкуренцію.

Література:

1. Росія заблокувала українські порти на Азовському морі. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-rosia-blokue-ukrainski-porty-naazovi/29627621.html>
2. Залізниця у часи війни: як перейти від поїздки з муками до подорожей з комфортом URL: <http://www.nin.gov.ua/economic/t/n-po-t/z-liznicy-i-chasiviyini-yak-pereyti-vid-pojizdki-z-mukami-do-podorozhey-z-komfortom12094302.html>
3. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari->

[ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho](#)

4. 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>

5. Договори про перевезення пасажирів на автобусних маршрутах продовжуються автоматично. URL: <https://lexinform.com.ua/zakonodavstvo/dogovory-pro-perevezennya-pasazhyriv-na-avtobusnyh-marshrutah-prodovzhuutsya-avtomatychno/>

6. 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-n>

7. 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-n>

8. Про внесення зміни 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-n>

9. Про гуманітарну допомогу: Закон України від 22.10.1999 № 1192-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1192-14>

10. В Укравтодорі назвали суму збитків дорогам внаслідок війни URL: <https://www.slovoidilo.ua/2022/10/28/novyna/ekonomika/ukravtodori-nazvaly-sumuzbytkiv-doroham-vnaslidok-vijny>

11. Блокада кордону Польщі з Україною: що відбувається та чого очікувати URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/kordon-blokuvannya-polshcha-ukrayiny-protesty-vantazhyvku/32683045.html>

12. Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 29.06.2022 р.: затв. Указом Президента України від 16 вересня 2022 р. № 654/2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22#n2

13. Joint Coordination Centre opens in Istanbul to facilitate safe export of commercial foodstuffs and fertilizers from Ukrainian ports URL: <https://reliefweb.int/report/turkiye/joint-coordination-centre-opens-istanbul-facilitates-safe-export-commercial-foodstuffs-and-fertilizers-ukrainian-ports>

14. Statement attributable to the Spokesperson for the Secretary-General - on the agreements to facilitate the export of food and fertilizer from Ukraine and Russia URL: <https://www.un.org/sg/en/content/sg/statement/2022-10-28/statementattributable-the-spokesperson-for-the-secretary-general-the-agreements-facilitate-the-export-of-food-and-fertilizer-ukraine-and-russia>

15. «Транспортний безвіз» із Європою: що виграє Україна URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3520201-transportnij-bezviz-iz-evropouso-vigrae-ukraina.html>

16. Угода про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС від 12 жовтня 2021 р. http://zakon.gov.ua/show/984_004-21#n2

References:

1. Rosiya zablokuvala ukrayins'ki porty na Azovs'komu mori. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-rosia-blokuje-ukrainski-porty-na-azovi/29627621.html>

2. Zaliznytsya u chasy viyny: yak pereyti vid poyizdki z mukamy do podorozhey z komfortom URL: <http://www.ni.n.ua/economic/t-n-po-t/z-liznicy-u-chasiviyini-yak-pereyti-vid-pojizdki-z-mukami-do-podorozhey-z-komfortom12094302.html>

3. Funktsionuvannya transportnoho sektoru Ukrainy v umovakh pravovoho rezhymu voyennoho stanu URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>

4. Pro zatverdzhennya Pravyl perevezennya vantazhiv, pasazhyriv i bahazhu vnutrishnim vodnym transportom: Nakaz Mininfrastruktury vid 15.04.2022 r. № 220. URL: <https://document.vobu.ua/doc/13370>

5. Dohovory pro perevezennya pasazhyriv na avtobusnykh marshrutakh prodovzhuut'sya avtomatychno. URL: <https://lexinform.com.ua/zakonodavstvo/dogovory-pro-perevezennya-pasazhyriv-na-avtobusnyh-marshrutah-prodovzhuutsya-avtomatychno/>

6. Deyaki pytannya propusku humanitarnoyi dopomohy cherez mytnyy kordon Ukrayiny v umovakh voyennoho stanu: postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 01.03.2022 r. № 174. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/174-2022-p>

7. Pro osoblyvosti zdiysnennya humanitarnoyi dopomohy, yaka perevozyt'sya zaliznychnym transportom v umovakh voyennoho stanu: postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 27.03.2022 r. № 379. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/379-2022-p>

8. Pro vnesennya zminy do punktu 1 postanovy Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 1 bereznya 2022 r. № 174: postanovoyu Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 01.04.2022 r. № 396. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/396-2022-p>

9. Pro humanitarnu dopomohu: Zakon Ukrayiny vid 22.10.1999 № 1192-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1192-14>

10. V Ukravtodori nazvaly sumu zbytkiv doroham vnaslidok viyny URL: <https://www.slovoidilo.ua/2022/10/28/novyna/ekonomika/ukravtodori-nazvaly-sumuzbytkiv-doroham-vnaslidok-vijny>

11. Blokada kordonu Pol'shchi z Ukrayinoyu: shcho vidbuyayet'sya ta choho ochikuvaty URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/kordon-blokuvannya-polshcha-ukrayiny-protesty-vantazhyvky/32683045.html>

12. Uhoda mizh Ukrayinoyu ta Yevropeys'kym Soyuzom pro vantazhni perevezennya avtomobil'nyim transportom vid 29.06.2022 r.: zatv. Ukazom Prezydenta Ukrayiny vid 16 veresnya 2022 r. № 654/2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22#n2

13. Joint Coordination Centre opens in Istanbul to facilitate safe export of commercial foodstuffs and fertilizers from Ukrainian ports URL: <https://reliefweb.int/report/turkiye/joint-coordination-centre-opens-istanbul-facilitatesafe-export-commercial-foodstuffs-and-fertilizers-ukrainian-ports>.

14. Statement attributable to the Spokesperson for the Secretary-General - on the agreements to facilitate the export of food and fertilizer from Ukraine and Russia URL: <https://www.un.org/sg/en/content/sg/statement/2022-10-28/statementattributable-the-spokesperson-for>

the-secretary-general-the-agreements-facilitate-the-export-of-food-and-fertilizer-ukraine-and-russia

15. «Transportnyy bezviz» iz Yevropoyu: shcho vyhraye Ukrayina URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3520201-transportnij-bezviz-iz-evropouso-vigrae-ukraina.html>

16. Uhoda pro Spil'nyy aviatsiynnyy prostir mizh Ukrayinoyu ta YES vid 12 zhovtnya 2021 r. http://zakon.gov.ua/show/984_004-21#n2.

Matvieieva A. V., Panchenko V. V. Legal support of international transportation under martial law

The article focuses on the issues of determining the specifics of legal regulation of international transportation during the period of martial law in Ukraine. The authors describe and analyze in detail the system of regulatory and legal support for the functioning of the system of international transportation by various modes of transport at the present stage. The authors analyze the main challenges faced by both the State as a whole and the transport services market players in the context of a full-scale war on the territory of Ukraine. Based on the analysis of national legislation, international agreements, works of Ukrainian researchers specializing in this area, the actual situation of business entities (carriers and freight forwarders) in the current conditions, as well as a comparative legal analysis of the effectiveness of temporary measures to liberalize the process of cargo transportation, the author concludes that it is necessary to revise the conceptual framework for legal regulation of international transportation in general.

The authors emphasize the importance of rethinking the fundamental foundations of the mechanism of legal regulation of international transportation in the paradigm of modern challenges, and also taking into account the predictably long and difficult post-war period for the economic system of Ukraine and, in particular, for its transport sector. The paper emphasizes the need to take into account the obstacles to the safe and unhindered delivery of goods at both the national and international levels. The peculiarities of the "Grain" agreement, "transport visa-free regime", etc. are analyzed. The authors also propose to develop a clear and effective strategy for legal support of international transportation in the postwar period.

Special attention is focused on the shortcomings of the regulatory and legal regulation system in Ukrainian legislation, the main "diplomatic" gaps in the regulation of international transportation of goods are identified, and the author proposes to revise the Agreement on "transport visa-free regime" in order to improve its provisions and restore its validity, as well as to find a consensus between Ukrainian carriers and carriers from the EU, to correlate the national policy of our State and the EU, etc.

Key words: *international transportation, grain agreement, transport visa-free regime, cargo transportation, martial law.*

Авторська довідка:

Матвєєва Анастасія Володимирівна, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, доцент кафедри цивільного судочинства, арбітражу та міжнародного приватного права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, ORCID 0000-0002-6276-6912

Панченко Вікторія Валеріївна, кандидат юридичних наук, доцент, т.в.о. завідувачки кафедри міжнародного приватного права та порівняльного правознавства Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, ORCID 0000-0002-9348-4547

Стаття надішла до редакції 5 листопада 2023р.