

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВИКОНАННЯ ОКРЕМИХ ВИДІВ ДОГОВОРІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

PROBLEMATIC ISSUES OF THE IMPLEMENTATION OF CERTAIN TYPES OF CONTRACTS IN THE CONDITIONS OF MARTIAL LAW

Берназ-Лукавецька О.М., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри цивільного права

Національного університету «Одеська юридична академія»
orcid.org/0000-0002-2133-1672

Стаття присвячена розгляду та аналізу проблемних питань при укладанні та виконанні окремих видів договорів в умовах воєнного стану, які виникли у зв'язку з військовою агресією Російської Федерації проти України після 24 лютого 2022 року. Серед основних договорів, які аналізувалися у даній науковій статті є: договори морського та авіаперевезення, включаючи договір перевезення пасажирів повітряним транспортом, договори чартеру (фрахтування), договори страхування, кредитні договори, договори оренди майна.

Окрему увагу, у межах статті приділено питанню форс-мажорних обставин. Так, згідно листа ТТП України, вищевказані обставини до їх офіційного строку закінчення є невідворотними, надзвичайними та об'єктивними для усіх фізичних та юридичних осіб по договорам, окремим податковим чи іншим зобов'язанням чи обов'язком, виконання яких настало згідно з умовами контракту, договору, угоди, законодавчих чи інших нормативних актів і виконання відповідно яких стало неможливим у встановлений термін внаслідок настання таких обставин непереборної сили.

Як з практичної, так і з теоретичної точки зору, актуальним вбачається формулювання основних понять договірних правовідносин в умовах воєнного стану, удосконалення механізму виконання умов договору, укладеного в умовах воєнного стану, визначення особливостей укладання, виконання, розірвання договорів та відповідальності сторін за умови застосування новітніх технологій.

В роботі аналізується який саме вплив здійснив спочатку Covid-19 на договірні правовідносини в Україні, а зараз військова агресія Російської Федерації проти України, яка почалася 24 лютого 2022 року. Вбачається, що необхідно вносити відповідні зміни до умов розглянутих вище договорів перевезення, страхування, кредитних договорів та договорів оренди майна, а саме обов'язково додавати пункт про форс-мажорні обставини.

Ключові слова: договір, сторони договору, договір перевезення пасажирів повітряним транспортом, договір перевезення пасажирів морським транспортом, договора морського та авіаперевезення, договір чартеру (фрахтування), договір страхування, кредитний договір, договір оренди, форс-мажорні обставини, виконання договорів.

The article is devoted to the consideration and analysis of problematic issues in the conclusion and execution of certain types of contracts under martial law, which arose in connection with the military aggression of the Russian Federation against Ukraine after February 24, 2022. Among the main contracts analyzed in this scientific article are: sea and air transport contracts, including the contract for the carriage of passengers by air, charter contracts (chartering), insurance contracts, credit contracts, property lease contracts.

Special attention is paid within the article to the issue of force majeure circumstances. Thus, according to the letter of the TTP of Ukraine, the above-mentioned circumstances until their official expiration date are unavoidable, extraordinary and objective for all individuals and legal entities under contracts, separate tax or other obligations or obligations, the fulfillment of which has occurred in accordance with the terms of the contract, contract, agreement, legislative or other normative acts and the implementation of which became impossible within the prescribed period due to the occurrence of such force majeure circumstances.

From both a practical and a theoretical point of view, the formulation of the basic concepts of contractual legal relations under martial law conditions, the improvement of the mechanism for fulfilling the terms of the contract concluded under martial law conditions, the determination of the features of the conclusion, execution, termination of contracts and the responsibilities of the parties under the conditions of the application of the latest technologies.

The work analyzes the exact impact of Covid-19 on contractual legal relations in Ukraine, and now the military aggression of the Russian Federation against Ukraine, which began on February 24, 2022. It is considered necessary to make appropriate changes to the conditions of the above-mentioned transportation, insurance, credit agreements and property lease agreements, namely to add a force majeure clause.

Key words: contract, parties to the contract, contract of carriage of passengers by air transport, contract of carriage of passengers by sea transport, contract of sea and air transport, charter contract (chartering), insurance contract, credit contract, lease contract, force majeure circumstances, execution of contracts.

Постановка проблеми. Під час дії воєнного стану в Україні економіка нашої держави поставлена на паузу. На сьогоднішній день в нашій державі немає жодної галузі, яка б не постраждала від вторгнення Росії в Україну. Договірні відносини не є виключенням. У Цивільному кодексі України даним правовідносинам присвячено досить значну увагу, однак специфіка воєнного стану вносить свої корективи та зумовлює необхідність формування додаткових правил, які б задовольняли учасників цивільних правовідносин, захищали права та інтереси сторін.

Особливі труднощі виникають зараз у суб'єктів договірних правовідносин та пов'язані вони з порядком укладання, виконання, розірвання договорів, відповідальністю сторін, застосуванням поняття «форс-мажор». Серед основних договорів, які найбільш є вразливими та залежними від ситуації після ведення воєнного стану є: договори морського та авіаперевезення, договори чартеру (фрахтування), договора страхування, кредитні договори, договора оренди.

Стан дослідження. В українській юридичній науці питання щодо виконання окремих договорів в умовах воєнного стану не були предметом комплексного дослідження. Теоретичну основу дослідження склали наукові праці таких правознавців, як Н.Ю. Голубева, Г.С. Гуревич, О. В. Дзера, А.С. Довгерт, В.А. Єгізаров, О.С. Йоффе, О.О. Карлов, А.Д. Кейлін, Н.С. Ковалевська, В.В. Луць, О.Л. Маковський, Д.А. Медведєв, Я. І. Рапопорт, А.М., С.В. Резніченко, Рубін, Г.П. Савічев, О.І. Сафончик, О.М. Садіков, Є. О. Харитонов, М. Є. Ходунов, Р. Ш. Цинцадзе, Х. І. Шварц, Я. М. Шевченко, Г. Ф. Шершеневич та інших.

Дослідженням договірних правовідносин у цивільному праві займалися вітчизняні науковці: колектив авторів (Адам В.М., Гамалюк Б.М., Годованець Ю.С., Туркот О.А., Долинська М.С., Кульгавець Х.Ю., Хомко Л.В., Руданецька О.С., Бутинська Р.Я., Яновицька А.В., Ільків Н.В., Мокрицька Н.П., Семенюк І.Я., Мелех Л.В.) в монографії «Проблеми правового регулювання договірних відносин суб'єктів господарювання».

Метою дослідження автора у даній праці є проведення комплексного дослідження проблемних питань виконання окремих видів договорів в умовах воєнного стану.

Основний зміст. Через агресію РФ, яка виникла 24 лютого 2022 року, наймовірна шкода завдається суб'єктам господарювання. Торгова-промислова палата України засвідчила форс-мажорні обставини (обставини непереборної сили) – військову агресію Російської Федерації проти України. Ці обставини до їх офіційного закінчення є надзвичайними, невідворотними та об'єктивними обставинами для суб'єктів господарської діяльності та фізичних осіб по договору, окремим податковим чи іншим зобов'язанням/обов'язком, виконання яких настало згідно з умовами договору, контракту, угоди, законодавчих чи інших нормативних актів і виконання відповідно яких стало неможливим у встановлений термін внаслідок настання таких форс-мажорних обставин [2].

Застереження про форс-мажорні обставини розподіляє ризик втрати, якщо виконання утруднюється, затримується чи запобігається через подію, яку сторони не могли передбачити чи контролювати. Він забезпечує договірний захист, обсяг та дія якого залежатимуть від явних умов конкретного договору. Ці умови могли бути узгоджені, якщо сторони знайшли час, щоб адаптувати застереження до своєї конкретної угоди, але вони часто є шаблонними [3].

Розглянемо питання щодо виконання окремих договорів в умовах воєнного стану починаючи з кредитного договору.

Так, щоб впоратися зі зростаючим попитом на кредити та появою нових типів кредитів і ризиків, та гармонізувати систему правил захисту споживачів і забезпечити функціонування внутрішнього кредитного ринку під час воєнного стану в Україні була прийнята низка змін. Законодавець вніс відповідні зміни за допомогою прийняття Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо дії норм на період дії воєнного стану» від 15.03.2022 р. №2120-IX.

Даним законом були внесені зміни до ЦК України та Закону «Про споживче кредитування». Національний банк України не став винятком та прийняв «Правила роботи банків у зв'язку з введенням в Україні воєнного стану», затверджені постановою правління НБУ від 25.03.2022 р. №23 «Про деякі питання діяльності банків України та банківських груп» [4].

Наша держава забезпечила максимальний захист суб'єктів кредитного договору під час режиму воєнного стану, який був введений 24 лютого 2022 року, відповідно до Закону України «Про правовий режим воєнного стану». А саме у період дії воєнного, надзвичайного стану та у тридцяти денний строк після його припинення або скасування: 1) позичальник звільняється від відповідальності, визначеної статтею 625 Цивільного кодексу України; 2) позичальник звільняється від обов'язку сплати на користь кредитодавця (позикодавця) неустойки (штрафу, пені) за такі прострочення; 3) забороняється у разі невиконання зобов'язань за договором про споживчий кредит збільшення процентної ставки за користування кредитом (крім випадків, коли встановлення змінюваної процентної ставки передбачено кредитним договором чи договором про споживчий кредит) [5].

Невиправдане вторгнення Росії в Україну завдало шкоди транспортній інфраструктурі, спричинило серйозні перебої в транспорті та призвело до масового потоку біженців до ЄС та сусідніх країн. У відповідь ЄС запровадив кілька наборів санкцій, які призвели до закриття повітряного простору ЄС Російським літакам, закриття портів ЄС для російських суден, заборона російських транспортних операторів і заборона на експорт товарів і технологій в авіаційному, морському та космічному секторах.

Санкції, спрямовані на те, щоб підірвати економічну та фінансову здатність Росії підтримувати її військові зусилля також вплинули на транспорт у ЄС, що призвело до дефіциту трафіку, вузьких місць у ланцюзі поста-

вок та необхідність обходити традиційні маршрути, тим самим подовжуючи час у дорозі та збільшуючи витрати.

Для моніторингу та боротьби з цими негативними наслідками та гуманітарними кризами ЄС має запровадити заходи для підтримки транспортних потоків і ланцюгів постачання, забезпечуючи швидке та безпечне переміщення людей, які опинилися в зонах бойових дій, і переміщення основних товарів і товарів.

Окрім пасажирських перевезень, відносини між ЄС та Україною та Росією стосується, також транспортування основних продуктів, зокрема продуктів харчування та енергії. Росія і Україна є ключовими гравцями в сільському господарстві та основними постачальниками основних сільськогосподарських культур, включаючи пшеницю, кукурудзу і соняшникову олію.

Україна також експортує до ЄС сировину, хімічну продукцію та обладнання. ЄС є головним торговельним партнером України, на частку якого у 2019 році припадає понад 40% торгівлі. Вантажний транспорт з України здійснюється всіма видами транспорту, найбільші обсяги перевозяться морем. До війни, Чорноморські порти України забезпечували 90% українського експорту зернових та олійних культур, з них 1/3 були призначені для Європи, Китаю та Африки відповідно.

Щодо пасажирських перевезень, то повітряне сполучення відіграло останні роки ключову роль. За даними 2021 року 3,3% між Європою та Україною було здійснено європейські авіапасажирські перевезення, а 5,7 % між Європою і Росією.

Спочатку пандемія Covid-19 сильно вплинула на транспорт у ЄС та між ЄС та Україною. Діяльність багатьох авіакомпаній була припинена через обмеження на подорожі. З поступовим скасуванням санітарних заходів та обмежень на поїздки перевезення пасажирів повітряним транспортом почали повертатися у свій первинний стан, все більше укладалися й договори чартеру (фрахтування).

Як одна з країн Східного партнерства ЄС Україна була включена туди щоб посилити транспортне сполучення між Союзом та країнами Східного партнерства. У 2018 році Єврокомісія представила плани ЄС щодо розширення транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) до сусідніх третіх країн. Ці плани були підтверджені на Східному партнерстві.

Саміт який пройшов у грудні 2021 р. містив 39 проєктів щодо України вартістю близько 4,5 млрд євро, які охоплюють усі види транспорту та спрямовані на підтримку торгівлі України з ЄС на суму 43,3 мільярда євро у 2019 році.

Україна була пов'язана двосторонніми угодами про повітряне сполучення з усіма 27 державами-членами ЄС. У жовтні 2021 року ЄС і Україна підписали угоду про спільний авіаційний простір, яка дозволила країнам ЄС та українським авіалініям здійснювати прямі рейси між будь-якими аеропортами ЄС та України. Це також забезпечувало структуру та загальні стандарти для широкого спектру питань авіації, таких як пасажирські права, управління повітряним рухом, економічне регулювання, питання конкуренції та соціальні аспекти.

У відповідь на вторгнення Росії в Україну 24 лютого 2022 року ЄС негайно прийняв нові санкції. У першому наборі санкцій від 25 лютого 2022 року ЄС заборонив продаж літаків, запчастин обладнання для російських компаній, включаючи послуги зі страхування та обслуговування. 28 лютого 2022 року в рамках третього пакету санкцій ЄС заборонив всі російські літаки, включаючи приватні. У відповідь Росія заборонила свій повітряний простір усім авіакомпаніям ЄС і авіакомпаніям ще 36 країн, які ввели аналогічні санкції. П'ятий пакет санкцій ЄС від 8 квітня 2022 року заборонив суднам під прапором Росії доступ до портів ЄС та автотранспортним підприємствам, заснованим у Росії перевезення товарів автомобільним транспортом до ЄС, у тому числі транзитом, а також експорт ЄС до Росії товарів та технологій авіаційної та космічної промисловості, реактивного палива [6].

Окрім транспортної сфери постраждала й морська галузь.

Так, закриття українських портів спричинило серйозні порушення в європейських та інших ланцюгах поставок. Через відсутність морської логістики та сполучення назриває міжнародна продовольча криза. Війна Росії на Україні сильно вплинула на сектор морського транспорту, включно з портами. Більшість великих транспортних компаній, посилаючись на непередбачувані операційні наслідки, призупинили поставки до та з України та Росії, припиняються договори чартеру (фрахтування) [7].

Наприклад, за даними Міжнародної морської організації (ІМО) на початку конфлікту близько 2000 моряків застрягли на борту 94 суден в портах України. Станом на 20 квітня 2022 року залишалось 84 торгових судна, на борту яких перебували майже 500 моряків. Приблизно 1500 моряків наразі були репатрійовані зі скороченим складом екіпажу, а деякі кораблі стоять на холодному простой без екіпажу на борту. Для тих, хто залишився, ІМО закликала до термінового створення блакитного безпечного морського коридору, щоб дозволити евакуацію моряків і суден із зон високого ризику та постраждалих районів у Чорному та Азовському морях.

Наступна різновид договорів це договори страхування. Страхова галузь, ймовірно, отримає низку позовів за воєнними полісами від суден, пошкоджених або втрачених морськими мінами, ракетними атаками та бомбардуваннями в зоні конфлікту в Чорному та Азовському морях. Страховики також можуть зіткнутися з претензіями за полісами морської війни від суден і вантажів, заблокованих або захоплених в українських портах та прибережних водах російською блокадою.

Більш невизначеним є потенціал для позовів, не пов'язаних із війною, у страхуванні каско та вантажів із суден, які потрапили в конфлікт. На думку Юстуса Генріха, керівника глобальних продуктів Marine Hull в AGCS, існують потенційні проблеми щодо безпечної навігації, екіпажу, технічного обслуговування та порятунку таких кораблів.

Поліси морського страхування зазвичай виключають захоплення суден або фізичні пошкодження, спричинені війною чи ворожими діями, наприклад пошкодження від морських мін або напади на судна. Однак найбільш обережні власники суден купуватимуть додаткове страхування від війни, яке покриватиме такі збитки за додаткову премію та протягом обмеженого періоду часу, як правило, сім днів. Страховики також не можуть виплачувати претензії, на які поширюються санкції.

Особливою проблемою є судноплавство, затримане або заблоковане в Чорному морі. Навіть якщо забезпечено безпечний вихід із зони конфлікту, судна можуть не відчувати впевненості у використанні безпечних морських коридорів або ризикувати морськими мінами. Однак, чим довше судна залишаються в пастці, тим важче буде підтримувати технічне обслуговування та добробут екіпажу [8].

Щодо виконання договорів тайм-чартеру (фрахтування), то тут необхідно звернути увагу на міжнародну

практику. Так, більшість угод про тайм-чартер у багатьох країнах містять так звані положення про «воєнні ризики», а деякі також містять положення про «скасування війни».

Деякі з цих пунктів були написані багато десятиліть тому і часто не відображають природу сучасного конфлікту. Дуже важливо, уважно подивитися на те, що сказано у пункті про військові ризики та пункті про скасування війни, і зрозуміти, на що дане формулювання може або не може надавати право. Положення BIMCO CONWARTIME 2013 і VOYWAR 2013 дають власнику право відмовитися від наказу фрахтувальників продовжити рух до або через зону, яка, на розумну думку капітана/власника, піддасть судно, екіпаж і вантаж «воєнним ризикам». Визначення «воєнних ризиків» є широким, і військові дії Росії в Україні підпадають під значення «війни» в контексті положення BIMCO [9].

Щодо оренди нерухомості, то тут необхідно ще раз звернутись до положень листа ТПП в якому засвідчується збройна агресія РФ проти України - форс-мажорною обставиною.

Це означає, що виконання зобов'язань за договором оренди нерухомості (наприклад, сплата орендної плати) відстрочується на строк дії форс-мажору. Тобто орендар може розраховуватися з орендодавцем після закінчення форс-мажорних обставин.

У випадку, коли через воєнний стан орендар не може користуватися майном належним чином, він може узгодити з орендодавцем питання щодо зменшення орендної плати. Орендарю необхідно посилатися на обставини, за які він не відповідає та можливість користування майном істотно зменшилася. Згідно ст. 762 ЦК України орендар звільняється від оплати за весь час, протягом якого майно не могло бути використане ним через обставини, за які він не відповідає [1].

Висновки. Таким чином, ми бачимо, що виконання договорів в умовах воєнного стану в Україні не завжди є можливою. Однак, наша держава створює різноманітні умови на законодавчому рівні, йдучи сторонам договорів на зустріч. Серед основних документів виступає офіційний лист ТПП України щодо засвідчення обставин непереборної сили (форс-мажорних обставин).

Згідно даного листа, вищевказані обставини до їх офіційного строку закінчення є невідворотними, надзвичайними та об'єктивними для усіх фізичних та юридичних осіб по договорам, окремим податковим чи іншим зобов'язанням/обов'язком, виконання яких настало згідно з умовами контракту, договору, угоди, законодавчих чи інших нормативних актів і виконання відповідно яких стало неможливим у встановлений термін внаслідок настання таких обставин непереборної сили.

Тобто, у разі необхідності, одна із сторін, яка порушила свої зобов'язання в період дії обставин непереборної сили, також має право звертатися до ТПП України та уповноважених нею регіональних ТПП за отриманням відповідного Сертифіката про обставини непереборної сили, але повністю дотримуючись порядку встановленого даним Регламентом.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. 2003 р. № 40. Ст. 1054.
2. Господарський кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. No 436-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2003. No 18-22. Ст. 144.
3. Підлубна Т. М. Право на захист цивільних прав та інтересів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Т. М. Підлубна; К., 2009. 20 с.
4. Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо дії норм на період дії воєнного стану» від 15.03.2022 р. №2120-IX: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2120-20#n225>
5. Андріанов М.В. Засоби та правовий режим забезпечення кредитних зобов'язань: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 / М.В. Андріанов. К.; 2006. 17 с.
6. Russia's war on Ukraine: Implications for transport [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733536/EPRS_BRI\(2022\)733536_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733536/EPRS_BRI(2022)733536_EN.pdf)
7. Russia's war on Ukraine: Maritime logistics and connectivity [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/733603/EPRS_ATA\(2022\)733603_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/733603/EPRS_ATA(2022)733603_EN.pdf)
8. Impact of Ukraine war on global shipping <https://www.agcs.allianz.com/newsandinsights/expert-risk-articles/shipping-safety-22-ukraine-war.html>
9. Ukraine situation – contractual implications <https://www.bimco.org/insights-and-information/contracts/20220224-ukraine-situation>
10. Страхування під час війни <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/04/14/685760/>