

УДК 341.22

DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.10870783>**В.Л. ЯРОЦЬКИЙ,**

в.о. завідувача кафедри цивільно-правової політики, права інтелектуальної власності та інновацій Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України, м. Харків, Україна; e-mail: v.l.yarotsky@nlu.edu.ua;

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4489-1816>

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ВИКЛИКІВ

V.L. YAROTSKIY,

Acting Head, Department of the Civil Law Policy, Intellectual Property and Innovations, Yaroslav Mudryi National Law University, Doctor of Law, Full Professor, Kharkiv, Ukraine; e-mail: v.l.yarotsky@nlu.edu.ua;

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4489-1816>

FEATURES OF THE LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF CURRENT GEOPOLITICAL CHALLENGES

АНОТАЦІЇ (ABSTRACTS), КЛЮЧОВІ СЛОВА (KEY WORDS)

Постановка проблеми. В умовах повномасштабної агресії РФ проти України міжнародні перевезення вантажів мають вирішальне значення для забезпечення економічної безпеки України, а своєчасність експорту та імпорту окремих видів товарів безпосередньо впливає на стан національної безпеки держави загалом. Під час дії правового режиму воєнного стану виникає потреба в переосмисленні та адаптації національного законодавства, норми якого регулюють відносини з міжнародних перевезень вантажів до нових реалій сьогодення. **Мета** статті полягає у комплексному дослідженні правового регулювання міжнародних перевезень вантажів в умовах сучасних геополітичних загроз і викликів. **Методи** – діалектичний метод пізнання, який дозволив дослідити систему правового регулювання міжнародних перевезень вантажів та відповідні інструменти правового впливу у їх єдності та взаємозв'язку. Формально-логічний метод був застосований з метою охарактеризувати основні зміни в правовому регулюванні міжнародних перевезень вантажів в умовах сучасних геополітичних загроз та викликів. Компаративний метод використано при аналізі відносин міжнародного-правового співробітництва у сфері міжнародних перевезень вантажів. Завдяки системно-структурному методу з'ясовано особливості правового забезпечення відносин з міжнародних перевезень вантажів в умовах сьогодення. Метод аналізу застосовано при визначенні впливу геополітичних викликів на зміни у механізмі правового регулювання міжнародних перевезень вантажів на сучасному етапі їх здійснення. **Результати.** Наголошено на необхідності адаптації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року до нових реалій, зокрема - до зміни логістичних можливостей та економічних зв'язків в рамках здійснюваних міжнародних перевезень, актуалізовані наявні проблеми у механізмі здійснення міжнародних перевезень різними видами транспорту, зокрема – щодо повного закриття авіаційного сполучення; зниження логістичних спроможностей національних портів через їх окупацію, руйнування та потенційні загрози; необхідність розбудови придатної до європейських стандартів інфраструктури на залізничному транспорті; щодо відносно малої пропускної спроможності автомобільних перевезень та наявності юридичних перешкод у швидкому проходженні митного оформлення та інших процедур, пов'язаних з перетином кордону тощо. **Висновки.** Доводиться, що зміни в усталених економічних відносинах з міжнародних перевезень вантажів в умовах сучасних геополітичних викликів вимагають адаптації існуючої нормативно-правової бази для ефективного правового регулювання цього виду перевезень з акцентом на необхідності створення нормативної основи для забезпечення нагальних потреб держави (зокрема таких як безперерйне отримання гуманітарної та військової допомоги), сприяння здійсненню господарської діяльності в умовах правового режиму воєнного стану.

Ключові слова: національна безпека; економічна безпека; міжнародні перевезення; правове забезпечення міжнародних перевезень; договір міжнародного перевезення вантажів

Problem statement. In the context of Russia's full-scale aggression against Ukraine, international cargo transportation plays a crucial role in ensuring Ukraine's economic security, and the timeliness of exporting and importing certain types of goods directly impacts the overall state of the nation's security. During the legal regime of martial law, there is a need to reconsider and adapt national legislation regulating international cargo transportation to the new realities of today. The **purpose** of this article is to comprehensively study the legal regulation of international cargo transportation in the context of current geopolitical threats and challenges. **Methods** – dialectical method of knowledge, which allows us to trace the system of legal regulation of international transportation of goods and the various types of legal instruments for their integration and interconnection. A formal and logical method is used to characterize the main changes in the legal regulation of international transportation of goods in the minds of current geopolitical threats and influences. The comparative method is used in the analysis of the international legal framework in the field of international transportation of goods. The systemic-structural method explains the peculiarities of legal security for international transportation of goods in the minds of today. The method of analysis is based on the significant influx of geopolitical influences on changes in the mechanism of legal regulation of international transportation of goods at the current stage of their development. **Results.** The need to adapt the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 to new realities, until a change in logistics capabilities and economic connections within the framework of the current situation has been voiced international transportation, actualized obvious problems in the mechanism of international transportation by various modes of transport, transportation – more closure of aviation receipts; reduction in the logistics capabilities of national ports through their occupation, disruption and potential threats; the need to upgrade the infrastructure in the railway transport to European standards; There is a noticeably low throughput of automobile transportation and the obviousness of legal violations in the process of registration and other procedures associated with the crossing of the cordon. **Conclusions.** It is argued that changes in tired economical trends from the international transportation of goods in the minds of current geopolitical movements require adaptation of the existing legal framework for effective legal regulation type of transportation with an emphasis on the need to create a regulatory framework to ensure the necessary needs of the state (for example, such as the uninterrupted removal humanitarian and military assistance), bringing together the current state activity in the minds of the legal regime of the military state.

Keywords: national security; economical safety; international transportation; legal security of international transportation; agreement for the international transportation of goods

Постановка проблеми

Реалії сучасного світу вирізняються двома протилежними тенденціями. З одного боку, глобалізаційні процеси сприяють інтернаціоналізації економіки та збільшенню її взаємопов'язаності з іноземним елементом, з іншого – зростаюча геополітична напруга, зокрема російсько-українська війна, порушує усталені торгівельні зв'язки, логістичні ланцюги та вимагає перегляду підходів до існуючих економічних відносин між державами.

Міжнародні перевезення вантажів мають важливе значення для забезпечення економічної безпеки України, а своєчасність здійснення експортно-імпорتنих операцій безпосередньо впливає на стан національної безпеки держави в цілому. В таких умовах і з огляду на наявні реальні та потенційні загрози й виклики національній безпеці держави, виникає потреба в переосмисленні та адаптації національного законодавства й приведенні його у відповідність до існуючої нової реальності.

Окрім того, національні правові системи повинні бути гнучкими та здатними оперативно реагувати на зміни, які відбуваються в глобалізованому світі, що потребує вдосконалення ме-

ханізмів взаємодії між державами, уповноваженими органами державної влади, перевізниками, експедиторами та іншими учасниками транспортних відносин.

Питання здійснення міжнародних перевезень вантажів вже привертало увагу таких дослідників – представників технічних та економічних наук, як В.О. Новак, О.М. Кириленко, К.М. Разумова та В.В. Ігнатюк та ін. Особливості правового регулювання здійснення міжнародних перевезень вантажів в умовах правового режиму воєнного стану досліджували А.В. Матвєєва та В.В. Панченко. Д.Г. Лютий та І.М. Гринько запропонували алгоритм функціонування митних пропускних пунктів і надали рекомендації щодо шляхів оптимізації процесів міжнародних перевезень. Є.М. Деркач висвітлював актуальні питання лібералізації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом та висловлював пропозиції щодо функціонування механізму, який передбачає спрощений порядок видачі дозволів ЄКТМ і проходження інших супутніх процедур при здійсненні міжнародних перевезень. Питання, пов'язані з систематизацією видів міжнародних договорів, укладених Україною у сфері міжнародних перевезень, а також

класифікація органів держави, уповноважених здійснювати транспортний контроль у цій сфері, були досліджені Н. Жидовською, О. Прокопишиною та О. Малецькою. Питання надання логістичних послуг та діяльності логістичних компаній вивчалися В. Грицевичем, М. Сеньківим, С.В. Свічинським та ін.

Мета статті полягає у комплексному дослідженні правового регулювання міжнародних перевезень вантажів в умовах сучасних геополітичних загроз і викликів, що є актуальним, оскільки таке дослідження до цього не проводилося. *Новизна* дослідження полягає у впровадженні комплексного підходу до розуміння засад здійснення міжнародних перевезень вантажів у контексті сучасних геополітичних загроз і викликів та пропозиціях щодо необхідності удосконалення національного законодавства, норми якого регулюють досліджувані відносини. *Завдання* статті полягає в окресленні наявних проблем правового забезпечення міжнародних перевезень вантажів в умовах сучасних геополітичних загроз і викликів та наданні пропозицій щодо їх вирішення.

Сучасні геополітичні виклики, що впливають на систему правового регулювання міжнародних перевезень вантажів

В умовах сьогодення система правового регулювання міжнародних перевезень вантажів складається з міжнародно-правових документів різного рівня ієрархічності відповідно до видів транспорту, якими здійснюється перевезення. Серед основних документів слід виокремити наступні: Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 р., Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення 1970 р., Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів 1957 р., Митна конвенція про міжнародні перевезення із застосуванням книжки МДП 1975 р., Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 29.06.2022 р., Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 25.08.1924 р. (Правила Вісбі), Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шля-

хами (КПВВ) від 22.06.2001 р., Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) 1980 р., Угода про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС від 12.10.2021 р., Угода про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА від 16.06.2009 р. та інші.

Важливим завданням вітчизняної юридичної науки є визначення ефективних механізмів правового забезпечення здійснення транспортування вантажів у межах функціонування міжнародного ринку транспортних послуг. Звісно, ситуація в Україні є об'єктивно значно гіршою порівняно з іншими державами світу, оскільки у період поступового відновлення транспортних потоків після певного спаду активності у період поширення пандемії COVID-19, наша держава зазнала ще й військової агресії з боку РФ.

З урахуванням вищезазначеного, на нашу думку, до основних загроз і викликів в сфері міжнародних транспортних перевезень вантажів слід віднести наступні:

По-перше, період поширення та протидії коронавірусній кризі був наповнений процесами консолідації держав не лише в сфері забезпечення здоров'я особистості, але й більш глобальними викликами, насамперед, пов'язаними з проблемами безпеки і миру. Жорстке протистояння США і РФ, у т.ч. як реакція на продовження анексії росією частини території України (на той час АРК і частина Донбасу), активізація "коронавірусної дипломатії" Китаєм, нарощування впливу правоцентристських сил у Європі, продовження торговельних воєн між США і Китаєм (незважаючи навіть на домовленості про торговельні послаблення – "first trade deal"), посилення авторитарного впливу посткомуністичних країн – неповний перелік реальних політичних викликів, які легко могли перерости у кризові (у т.ч. геоекономічні) [1, с.9].

При цьому варто пам'ятати, що однією з найважливіших ознак перевезень є забезпечення безпеки та збереження життя та здоров'я пасажирів і цілісності вантажу. І саме в період пандемії актуалізувалися загрози та виклики, пов'язані з здійсненням міжнародних перевезень: з одного боку – це небезпека розповсюдження коронавірусної хвороби, а з іншого – здійснення міжнародних перевезень стало частково небезпечним через світові геополітичні процеси, "поляризацію" світу, перерозподіл сфер впливу різних держав світу в умовах стагнації сфери міжнародних перевезень.

По-друге, у посткоронавірусний період виникло погіршення і навіть злам у ланцюгах до-

даної вартості у 2020–2021рр., що актуалізувало потребу оновлення цих ланцюгів. Основною причиною цього явища стала швидка зміна торговельних зв'язків, ринків капіталів, міграційних потоків, які мали би відновитись у посткризовий період, але неспроможність урядів окремих держав світу ухвалювати швидкі та виважені рішення призвели лише до погіршення ситуації та зменшення обсягу договірних зв'язків в сфері міжнародних перевезень.

При цьому досить чітко проявилось ще одне "слабке" місце в комунікації держав світу, а саме – відсутність скоординованих рішень і спільної політики для боротьби із викликами посткоронавірусного періоду. У таких умовах неминучим ставало загальне нарощування рівня ризикуваності в економічній діяльності, що, зазвичай, слугує обмежуючим або, принаймні, стримуючим фактором світового розвитку [1, с.10–11].

Варто зауважити, що такий самий тиск відчувався й у транспортній сфері: заборони окремих держав на ввезення/вивезення вантажів, встановлення додаткових умов, фактична "дискримінація" одних держав іншими тощо. Зазначена ситуація призвела до зменшення загальної кількості договорів перевезення вантажів, скорочення транспортних потоків, виникнення дефіциту товарів і, як наслідок – загострилась проблема голоду в найменш економічно-розвинених державах світу. При цьому також суттєво знизився товарообіг, впали обсяги не лише перевезень, але й торгівлі в цілому.

По-третє, пандемія стала каталізатором багатьох змін, які об'єктивували необхідність модернізації наявних транспортно-логістичних систем. Звісно, це мало би сприяти створенню ефективних механізмів протидії загрозам функціонуванню цих систем.

По-четверте, було істотно переглянуто основні підходи до управління економічною системою держави та обсягів державного втручання в економіку. Це було певною мірою зумовлено суттєвими коригуваннями одного з найважливіших інститутів економічної системи – *конкуренції і конкурентоспроможності*. Загальновідомо, що розвинутими країнами впродовж десятиліть сповідувалася домінанта конкуренції, недопущення монополізації, обмеження державної участі в економічній діяльності та ін. Проте, вже глобальна фінансова криза (2008–2009 рр.) довела хибність твердження, що економічні системи через ринкові механізми та конкуренцію між компаніями і фірмами досягають найкращих результатів у частині розподілу ре-

сурсів, результативності та ефективності виробництва, використання технологічних досягнень та інновацій в умовах нестабільності та великих криз. При цьому наочним прикладом в сфері активного впливу держави на економічні процеси є Китай, який продемонстрував, як країна завдяки саме активній участі держави стала одним із лідерів глобальних політичних і економічних перегонів. При цьому відносний успіх цієї країни у боротьбі з коронавірусною хворобою суттєво вплинув на переформатування розвинутими державами світу структури економічної системи з метою забезпечення національної безпеки. Це спричинило розширення повноважень держави в управлінні економічними процесами для усунення наслідків глобальних викликів та загроз, а також – слугувало основою для можливості створення ефективних механізмів задля запобігання та протидії потенційним загрозам та викликам. Варто зазначити, що в цьому аспекті відбувся суттєвий "перекос" у бік надмірної зарегульованості окремих галузей економіки.

І, насамкінець, слід акцентувати увагу, що саме російсько-українська війна докорінно змінила структуру міжнародних перевезень. Так, за даними консалтингової компанії McKinsey [2], вторгнення росії в Україну спричинило 12 глобальних змін у всьому світі, а однією з головних змін стала трансформація логістичного сектору та перерозподіл ланцюгів поставок.

Слід зазначити, що в умовах сьогодення склалися складні умови для здійснення не лише міжнародних, але й внутрішніх перевезень з огляду на економічну рецесію, зумовлену повномасштабною війною в Україні, втратою контролю за морськими портами в Маріуполі, Бердянську та інших містах, що й обумовило необхідність пошуку шляхів оптимізації наявного механізму перевезень з метою збереження обсягів перевезень, переорієнтації на інші види транспорту як заходи із забезпечення національної безпеки держави.

Пристосованість транспортних відносин до динамічних змін

З урахуванням невідкладної потреби в переміщенні військової та гуманітарної допомоги, інших різновидів вантажів, Україною було вжито низку заходів щодо спрощення процедур перетину державних кордонів та "пом'якшення" митних правил. Зокрема, задля забезпечення максимально оперативного надходження гуманітарних вантажів автомобільним транспортом, чотирнадцять держав-членів ЄС запровадили

бездозвільний транзит до України для перевезення гуманітарної допомоги. Крім цього, для інтенсифікації її постачання залізничним транспортом було узгоджено створення Європейського гуманітарного хабу Закарпатської ОВА на території Словаччини та низки логістичних хабів у західних регіонах України, що надають послуги з перевантаження, складування, сортування тощо [3].

Вирішення цього питання в практичній площині об'єктивувало дискусію щодо необхідності адаптації вітчизняного законодавства в сфері міжнародних перевезень вантажів в умовах дії правового режиму воєнного стану, зокрема – щодо необхідності розроблення комплексної державної довгострокової концепції та політики дій в напрямку відновлення зовнішніх транспортних зв'язків з державами, які були і залишаються країнами-партнерами України в міжнародних транспортних відносинах. Ця теза є актуальною і в контексті вирішення питання перегляду змісту нормативних документів стратегічного планування, в першу чергу – положень Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р., що була прийнята у 2018 році та мала лише одну формальну "воєнну" редакцію щодо заміни офіційних назв. Так, досліджуваний нормативно-правовий акт та відповідний план заходів щодо його реалізації досі ґрунтуються на положеннях, згідно яких "у Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю працюють 13 морських портів", "авіаційний транзит забезпечується вузловим аеропортом "Бориспіль", а Україна "відіграє роль транзитного транспортного мосту, що поєднує країни Європи та Азії".

Актуальний стан правового регулювання транспортних відносин у сфері міжнародних перевезень вантажів

Незважаючи на положення Національної транспортної стратегії, в Україні функціонує лише шість морських портів України з 13 (при цьому ще п'ять не працюють з 2014 року, оскільки перебувають у тимчасово окупованому Криму) – це чорноморські порти Одеса, Південний, Чорноморськ, а також дунайські порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ [4]. Зазначені порти не спроможні пропускати через себе той обсяг вантажопотоку, що був характерним для довоєнних часів. Окрім того, портова інфраструктура періодично зазнає руйнівних обстрілів, а вихід у море є небезпечним через замінованість та близьку присутність збройних сил РФ.

Відносно безпечним та ефективним шляхом міжнародного товарообігу залишається залізниця, проте її повноцінне використання є ускладненим через різниці стандартів у ширині залізничної колії із усіма європейськими сусідами. Й, хоча перестановка візків є технічно-можливою, вона призводить до додаткових часових та економічних витрат і не може компенсувати великі обсяги перевезень, втрачені через закриття портів.

На нашу думку, у зв'язку з вищезазначеним подальшого розвитку мають набувати контейнерні та контрейлерні перевезення, що можуть стати оптимальним рішенням, яке не потребує радикального переобладнання залізничних колій, хоча й передбачає існування певної інфраструктури контейнерних терміналів, площадок для навантаження та розвантаження тощо. Фізичний брак відповідної прикордонної інфраструктури та вплив бойових дій, зокрема ракетних ударів, обмежує можливості з ввозу та вивезення вантажів.

Слід зазначити, що станом на березень 2024 р. Укрзалізницею було запропоновано перевезення контейнерів інтермодальними маршрутними поїздами до польського морського порту Гданськ з чотирьох українських міст: Києва, Одеси, Дніпра та Вінниці [5]. З цієї метою контейнерні маршрутні поїзди були інтегровані в інтермодальну національну мережу ЦТС "Ліски", чії послуги передбачають надання контейнерів та рухомого складу в користування, послуги транспортної та складської логістики, термінальні послуги, а також експедирування та страхування вантажів. У той же час контрейлерний вид перевезень було оперативно запропоновано Укрзалізницею для пом'якшення наслідків блокування українсько-польського кордону [6] з боку Польщі. Окрім розв'язання неординарної ситуації з перекриттям автошляхів, оформлення вантажів та автомобілів у складі одного потягу спрощує реєстрацію декількох вантажів чи пакетів вантажів в якості єдиної партії. Це, у свою чергу, дозволяє скоротити витрати на митне оформлення та супутні процедури й перевірки. Однак, цьому рішення властиві й недоліки, серед яких можна виокремити недостатність наявних інфраструктурних можливостей для оперативного завантаження автомобілів, витрати часу на формування потягів та необхідність здійснення інших операцій, що безпосередньо не пов'язані з перевезенням [7]. За результатами експериментального застосування контрейлерних перевезень Укрзаліз-

ниця також констатувала наявність низки перешкод, основними серед яких стали невідпрацьованість механізмів з обох боків кордонів (зокрема на митниці), оформлення документообігу, а також значна коштвна вартість тестових рейсів [8].

На нашу думку, в умовах, коли перевезення повітряним транспортом є повністю зупиненими, морські – ризикованими, а залізничні – обмеженими, великого значення набувають перевезення вантажів автомобільним транспортом. Питання щодо лібералізації міжнародних автомобільних перевезень вантажів до території ЄС для українських перевізників, зокрема – у транзитному сполученні, було актуальним ще до початку повномасштабного вторгнення РФ проти України. Так, за загальним порядком в'їзду (або транзиту) територією іноземних держав вітчизняні "перевізники повинні мати дозвіл на здійснення міжнародних перевезень автомобільним транспортом (транзитний чи універсальний, двосторонній чи багатосторонній). Порядок оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом, а також проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ) затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20.08.2004 р. № 757" [9, с.76]. При цьому дозволи ЄКМТ розподіляють на конкурсних засадах з урахуванням рівня безпеки руху й екологічної безпеки транспортних засобів в межах відповідних квот. Слід зазначити, що з метою спрощення порядку міжнародних вантажних перевезень, зокрема, пропонувався підписання спеціальної угоди з ЄС щодо лібералізації перевезень в рамках Поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі згідно зі статтею 136 Угоди про асоціацію (що має замінити щорічні двосторонні переговори "із країнами ЄС щодо квот дозволів для здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезень), а також підвищення прозорості розподілу та обліку дозволів на міжнародні вантажні автомобільні перевезення шляхом цифровізації" [10, с.76].

З метою пом'якшення впливу низки існуючих перешкод Міністерство інфраструктури України вже у 2022-му році підготувало низку змін до наказу Мінтрансу України від 20.08.2004 р. № 757, передбачивши спрощення процедури проведення конкурсу з розподілу дозволів ЄКМТ, а саме скасування паперової подачі листів-повідомлень на участь у конкурсі та ав-

томатизацію цього процесу в електронному вигляді через систему "Шлях" Укртрансбезпеки. Окрім того, 29.06.2022 року Україна та Європейський Союз підписали Угоду про вантажні перевезення автомобільним транспортом, що передбачила скасування необхідності отримання українськими перевізниками відповідних дозволів для здійснення двосторонніх та транзитних перевезень у держави ЄС, а також визначила заходи зі спрощення визнання водійських документів [11]. Такі актуальні зміни, що відбулися у вирішенні питання щодо удосконалення правового регулювання відносин з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, на нашу думку, дозволяють забезпечити практичну можливість здійснення міжнародних перевезень в умовах сьогодення, що безпосередньо впливає на стан функціонування національної безпеки України.

Висновки

Сучасний стан правового регулювання відносин у досліджуваній сфері потребує подальшої превентивної роботи законодавця у пошуку варіантів удосконалення існуючого правового механізму, норми якого забезпечують міжнародні перевезення вантажів. Ця теза є актуальною в умовах триваючої агресії РФ проти України, оскільки система міжнародно-правових документів, норми яких регламентують відносини з міжнародних перевезень вантажів виявилася не ефективною і не здатною оперативно реагувати на сучасні геополітичні загрози та виклики.

Зокрема, не було розроблено ефективних механізмів відшкодування шкоди у випадку виникнення форс-мажорних обставин, належним чином не вирішене питання щодо забезпечення безпеки перевезень на важливих міжнародних напрямках (особливо у системі міжнародних транспортних коридорів), не вирішено на нормативному рівні й питання щодо недоторканості цивільних вантажів (окрім авіаційного транспорту), не запропоновано дієвого механізму притягнення до відповідальності суб'єктів, винних в пошкодженнях та руйнуваннях транспортної інфраструктури, якою здійснюється міжнародне перевезення вантажів.

Конфлікт інтересів

Конфлікт інтересів відсутній.

Вираз вдячності

Дослідження виконано ініціативно та не отримало будь-якого фінансування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Геополітичні та геоелекономічні зміни, формовані під впливом російської агресії, та оновлення місця України у світовому просторі / наук. ред. В. Юрчишин. Київ: Центр Разумкова, 2022. 102 с.
2. "Європейський зелений курс" та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш "зеленим" – Офіс ефективного регулювання. <https://brdo.com.ua/analytics/21368/>
3. Матвеева А. В., Панченко В. В. Правове забезпечення міжнародних перевезень в умовах воєнного стану. *Актуальні проблеми права: теорія і практика*. 2023. № 2(46). С. 180–192. <https://doi.org/10.33216/2218-5461/2023-46-2-180-192>
4. Ніякий І. Зміцнення ППО, фактор Дунаю та власний коридор замість "зернового". Як Україні вдалося не лише "вигороти" морську галузь із лещат війни, а й відкрити порти для імпорту. *Forbes*. 27.12.2023. <https://forbes.ua/money/zmitsnennya-ppo-faktor-dunayu-ta-vlasniy-koridor-zamist-zernovogo-yak-ukraini-ne-lishe-vdalosya-viboroti-morsku-galuz-z-leshchat-viyini-a-y-vidkriti-porti-dlya-importu-rozpovidae-logist-ivan-niyakiy-27122023-18163>
5. Укрзалізниця запроваджує новий сервіс перевезення контейнерів інтермодальними поїздами до Польщі. Прес-центр Укрзалізниці. 26.07.2023. <https://www.uz.gov.ua/press-center/up-to-date-topic/615849/>
6. Укрзалізниця має намір пропонувати контейлерні перевезення для допомоги автоперевізникам. *Rail insider*. 04.12.2023. <https://www.railinsider.com.ua/ukrzaliznyczya-maye-namir-proponuvaty-kontejlerni-perevezennya-dlya-dopomogy-avtopereviznykam>
7. Лютий Д. Г., Грінько І. М. Особливості розвитку міжнародних перевезень засобами вантажного автотранспорту між Україною та країнами-членами ЄС. *Економічний простір*. 2023. № 188. С. 21–27. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/188-3>
8. В Укрзалізниці розповіли про подальші плани щодо контейлерних перевезень. *Rail insider*. 21.12.2023. <https://www.railinsider.com.ua/v-ukrzaliznyczy-rozpovily-pro-podalshi-plany-shhodo-kontejlernyh-perevezen>
9. Порядок оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом: Наказ Мінтрансу від 20.08.2004 № 757. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1075-04#Text>
10. Деркач Є. М. Правові питання лібералізації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. *Київський часопис права*. 2022. № 1. С. 73–79. <https://doi.org/10.32782/kij/2022.1.11>
11. Жидовська Н., Прокопишин О., Малецька О. Особливості міжнародних вантажних перевезень та їх вплив на побудову обліку та контролю експортно-імпорتنих операцій. *Аграрна Економіка*. 2022 Т. 15. № 3-4. С. 108–118. <https://doi.org/10.31734/agrarecon2022.03-04.108>

REFERENCES

1. Yurchyshyn, V. (Red.). (2022). *Geopolitychni ta heoekonomichni zmyny, formovani pid vplyvom rosiyskoyi ahresiyi, ta onovlennya mistysya Ukrayiny u svitovomu prostori* [Geopolitical and geoeconomic changes formed under the influence of Russian aggression and renewal of Ukraine's place in the world]. Kyiv: Tsentrazumkova (in Ukr.).
2. "Yevropeyskyy zelenyy kurs" ta zaliznytsya: yak zrobyty rynek vantazhnykh perevezen Ukrayiny bilsh "zelenym" – Ofis efektyvnoho rehulyuvannya ["European Green Deal" and railways: how to make the cargo transportation market of Ukraine more "green" – Office of Effective Regulation]. <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> (in Ukr.).
3. Matvyeyeva, A. V., & Panchenko, V. V. (2023). Pravove zabezpechennya mizhnarodnykh perevezen v umovakh voyennoho stanu [Legal provision of international transportation in conditions of martial law]. *Aktualni problemy prava: teoriya i praktyka*, 2(46), 180–192. <https://doi.org/10.33216/2218-5461/2023-46-2-180-192> (in Ukr.).
4. Niyakyy, I. (2023). Zmitsnennya PPO, faktor Dunayu ta vlasnyy korydor zamist "zernovoho". Yak Ukrayini vdalosya ne lyshe "vyboroty" morsku haluz iz leshchat viyny, a y vidkryty porty dlya importu [Strengthening air defense, the Danube factor and its own corridor instead of "grain". How Ukraine managed not only to "win" the maritime industry from the vices of war, but also to open ports for imports]. *Forbes*. 27.12.2023. <https://forbes.ua/money/zmitsnennya-ppo-faktor-dunayu-ta-vlasniy-koridor-zamist-zernovogo-yak-ukraini-ne-lishe-vdalosya-viboroti-morsku-galuz-z-leshchat-viyini-a-y-vidkriti-porti-dlya-importu-rozpovidae-logist-ivan-niyakiy-27122023-18163> (in Ukr.).
5. *Ukrzaliznytsya zaprovadzhuye novyy servis perevezennya konteyneriv intermodalnymy poyizdamy do Polshchi* [Ukrzaliznytsia is introducing a new service for transporting containers by intermodal trains to Poland]. 26.07.2023. <https://www.uz.gov.ua/press-center/up-to-date-topic/615849/> (in Ukr.).

6. Ukrzaliznytsya maye namir proponuvaty kontreylerni perevezennya dlya dopomohy avtopereviznykam [Ukrzaliznytsia intends to offer counter-trailer transportation to help truckers]. *Rail. insider*. 04.12.2023. <https://www.railinsider.com.ua/ukrzaliznyczya-maye-namir-proponuvaty-kontreylerni-perevezennya-dlya-dopomogy-avtopereviznykam> (in Ukr.).
7. Lyuty, D. H., & Hrinko, I. M. (2023). Osoblyvosti rozvytku mizhnarodnykh perevezen zasobamy vanta-zhnogo avtotransportu mizh Ukrainoyu ta krayinamy-chlenamy YES [Peculiarities of the development of international transportation by freight vehicles between Ukraine and EU member states]. *Ekonomich-nyy prostir*, (188), 21–27. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/188-3> (in Ukr.).
8. V Ukrzaliznytsi rozpovily pro podalshi plany shchodo kontreylernykh perevezen [Ukrzaliznytsia spoke about further plans for contrarail transportation]. *Rail. insider*. 21.12.2023. <https://www.railinsider.com.ua/v-ukrzaliznyczi-rozpovily-pro-podalshi-plan-y-shhodo-kontreylernykh-perevezen> (in Ukr.).
9. Poryadok oformlennya, vydachi, vykorystannya ta obliku dozvoliv na mizhnarodni perevezennya vantazhiv avtomobilnym transportom [The procedure for issuing, issuing, using and accounting for permits for in-ternational transportation of goods by road transport]. Nakaz Mintransu vid 20.08.2004 No. 757. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1075-04#Text> (in Ukr.).
10. Derkach, YE. M. (2022). Pravovi pytannya liberalizatsiyi mizhnarodnykh perevezen vantazhiv avtomobil-nym transportom [Legal issues of liberalization of international transportation of goods by road transport]. *Kyivskyy chasopys prava*, (1), 73–79. <https://doi.org/10.32782/kij/2022.1.11> (in Ukr.).
11. Zhydovska, N., Prokopysyn, O., & Maletska, O. (2022). Osoblyvosti mizhnarodnykh vantazhnykh perevezen ta yikh vplyv na pobudovu obliku ta kontrolyu eksportno-importnykh operatsiy [Peculiarities of international freight transportation and their influence on the construction of accounting and control of export-import operations]. *Ahrana Ekonomika*, 15(3-4), 108–118. <https://doi.org/10.31734/agrarecon2022.03-04.108> (in Ukr.).

ІНФОРМАЦІЯ ПРО СТАТТЮ (ARTICLE INFO)

Published in:
 Форум права: 78 pp. 116–123 (1).

Related identifiers:

10.5281/zenodo.10870783

http://forumprava.pp.ua/files/116-123-2024-1-FP-Yarotskiy_14.pdf

http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2024_1_14.pdf

License (for files):

[Creative Commons Attribution 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Received: 16.02.2024

Accepted: 11.03.2024

Published: 15.03.2024

Available online: 15.03.2024

Cite as:

Яроцький, В. Л. (2024). Особливості правового регулювання міжнародних перевезень вантажів в умовах сучасних геополітичних викликів. *Форум Права*, 78(1), 116–123.

<http://doi.org/10.5281/zenodo.10870783>

Yarotskiy, V. L. (2024). Osoblyvosti pravovoho rehulyuvannya mizhnarodnykh perevezen vantazhiv v umovakh suchasnykh heopolitychnykh vyklykiv [Features of the Legal Regulation of International Cargo Transport in the Conditions of Current Geopolitical Challenges]. *Forum Prava*, 78(1), 116–123. <http://doi.org/10.5281/zenodo.10870783>