

## ДОГОВІР ЯК ДІЄВИЙ ІНСТРУМЕНТ ЗАХИСТУ ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ ЛОГІСТИЧНОГО ОПЕРАТОРА В УМОВАХ ВІЙНИ

**Феделеш Еміль Михайлович**

*кандидат юридичних наук,*

*докторант Інституту економіко-правових досліджень  
імені В. К. Мамутова Національної академії наук України  
м. Київ, Україна*

Повномасштабне вторгнення військ російської федерації на територію України суттєво ускладнило провадження господарської діяльності усіма суб'єктами господарювання. Сфера логістики, як одна з критично важливих сфер для економіки та безпеки держави під час дії воєнного стану та в умовах війни, не стала виключенням.

Динамічні зміни ситуації на ринку логістичних послуг та виклики, які постають, як перед замовниками послуг, так і перед безпосередніми виконавцями (надавачами) таких послуг, зумовлюють підвищену увагу до умов договорів, які укладаються у сфері логістики.

Логістичні оператори, як великі та системні гравці у сфері логістики, надають широкий комплекс логістичних послуг та наділені різним обсягом прав та обов'язків, а також несуть різний рівень відповідальності, детальну увагу приділяють тим положенням договорів, які дають змогу убезпечити логістичного оператора від збитків та вирішення спорів у претензійному або судовому порядку, який є неминучим через ускладнені умови провадження господарської діяльності, які неминуче призводять до виникнення конфліктних ситуацій.

У той же час, чітка регламентація відносин положеннями договору та неухильне дотримання умов договорів має потенціал щодо суттєвого зменшення збитків, викликаних об'єктивними обставинами та суб'єктивними факторами.

Досліджуючи господарську діяльність логістичного оператора, зазначимо, що система договорів, які укладаються суб'єктом у процесі господарювання доцільно розділити на три категорії: договори транспортно-експедиторського обслуговування, договори про надання митно-брокерських послуг та договори про надання складських та супутніх послуг.

Наведена категоризація договорів базується на етапах, які проходить вантаж, перш, ніж дістається до власника.

Варто зауважити, що договори про надання митно-брокерських послуг та договори про надання складських та супутніх послуг регламентують відносно невелику кількість ризиків, які можуть вплинути на права та інтереси логістичного оператора.

Так, у випадку надання митно-брокерських послуг, взаємовідносини митного брокера, яким, у тому числі, виступає логістичний оператор, з особою, яку він представляє, визначаються відповідним договором.<sup>1</sup>

Виходячи з сутності діяльності митного брокера, то митний брокер залежить від достовірності документів, що надаються замовником послуг, а відтак, за умов наявності положення, яке визначає замовника послуг відповідальним за зміст та достовірність наданих документів, ризик зазнати логістичним оператором негативних наслідків зменшується.

Що ж стосується договору про надання складських та супутніх послуг, то в даному аспекті, перш за все, доцільно говорити про умови договору зберігання.

Відповідно до ч.1 ст. 936 Цивільного кодексу, за договором зберігання одна сторона (зберігач) зобов'язується зберігати річ, яка передана їй другою стороною (поклажодавцем), і повернути її поклажодавцеві у схоронності<sup>2</sup>.

Проте, логістичний оператор, окрім зберігання, надає також послуги, пов'язані з таким зберіганням, тобто, за визначенням Цивільного кодексу України є товарним складом<sup>3</sup>, хоч таке поняття є застарілим та не відповідає викликам сьогодення.

Основним ризиком логістичного оператора під час надання складських та супутніх послуг є повна матеріальна відповідальність за втрату чи пошкодження переданого товару.

Безумовно, ризик знищення ввіреного товару для зберігання в умовах війни є значно вищим, проте, навіть у даному випадку, закріплення у договорі положення про відсутність обов'язку відшкодувати вартість товару у випадку знищення такого товару через воєнні дії чи ракетний обстріл стає дієвим інструментом обмеження абсолютної відповідальності.

Найбільш деталізованим та чітким повинен бути договір транспортно-експедиційного обслуговування, адже логістичний оператор виступає експедитором, тобто суб'єктом господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування<sup>4</sup>.

Особливістю транспортно-експедиційної діяльності логістичного оператора в умовах війни є обмеженість виду транспорту, який може бути використаний для доставки вантажу у місце призначення на території України.

Так, в умовах війни повітряний простір України закритий для цивільної авіації, а портова інфраструктура використовується для експорту зернових

---

<sup>1</sup> Митний кодекс України: Закон України від 13.04.2012 р. № 4495-VI. // База даних «ЗаконодавствоУкраїни»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#n3472> (дата звернення: 19.03.2024).

<sup>2</sup> Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV // База даних «ЗаконодавствоУкраїни»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#n4306> (дата звернення 19.03.2024).

<sup>3</sup> Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV // База даних «ЗаконодавствоУкраїни»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#n4306> (дата звернення 19.03.2024).

<sup>4</sup> Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. № 1955-IV // База даних «ЗаконодавствоУкраїни»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 19.03.2024).

культур, відтак єдиним, стабільним логістичним ланцюгом постачання товарів в Україні та з України є автомобільний транспорт.

Відповідно до положень ст. 14 Закону України «Про транспортно–експедиторську діяльність», експедитор відповідає перед клієнтом за кількість місць, вагу (якщо проводилося контрольне зважування) належність упаковки згідно з даними товарно-транспортних документів, що завірені підписом представника перевізника, за невиконання або неналежне виконання обов'язків, які передбачені договором та за дії та недогляд третіх осіб, залучених ним до виконання договору.

Що ж до відповідальності клієнта, то відповідальність клієнта регламентується Цивільним кодексом України, іншими законами та договором транспортно-експедиційного обслуговування<sup>5</sup>.

Відповідальність, що регламентується положеннями чинного законодавства, не враховує усіх операційних аспектів транспортно-експедиційної діяльності та потребує уточнення положеннями договору транспортно-експедиційного обслуговування.

Так, під час здійснення перевезень вантажів як у міжнародному сполученні, так і по території України, виникають ситуації понаднормативного використання транспортного засобу.

Понаднормативне використання транспортного засобу, зазвичай, виникає під час завантаження та розвантаження, митного оформлення або у зв'язку з порушенням замовником умов оплати послуг, що призводить до виникнення у експедитора права на притримання вантажу.

Договір транспортно-експедиційного обслуговування обов'язково повинен містити положення, що регламентують фіксацію понаднормативного використання (простою) транспортного засобу та спосіб повідомлення замовника про наявність факту простою.

Дієвість договору як інструменту захисту прав та інтересів логістичного оператора підсилюється шляхом укладенням договорів з безпосередніми виконавцями послуг з умовами, що віддзеркалюють, тобто дублюють, положення договору транспортно-експедиційного обслуговування, укладеного логістичним оператором з замовником послуги.

Віддзеркалення умов договору транспортно-експедиційного обслуговування у договорах з безпосередніми виконавцями дає можливість нівелювати ризики логістичного оператора понести збитки через втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу замовників послуг.

Отже, логістичний оператор, окрім широкого спектру послуг, оперує договорами з замовниками, місце розташування яких може охоплювати як територію України, так і територію інших держав, а відтак чіткі та деталізовані положення договору щодо операційних аспектів фіксації та реагування на виникнення потенційно збиткових ситуацій є запорукою збереження часу та обігових коштів шляхом уникнення судових спорів та репутаційних втрат. Договори, де стороною є логістичний оператор, повинні містити положення, які завдяки своїй деталізації дадуть змогу значно розширити перелік інструментів захисту прав та інтересів логістичного оператора, особливо, в умовах війни.

---

<sup>5</sup> Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. № 1955-IV // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 19.03.2024).