

УДК 341: [658:656]

DOI <https://doi.org/10.32782/pyuv.v3.2024.19>*Е. М. Феделеш**orcid.org/0009-0003-8612-840X**кандидат юридичних наук,**докторант**Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень**імені В. К. Мамутова**Національної академії наук України»*

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ОПЕРАТОРІВ

Постановка проблеми. Господарська діяльність логістичних операторів традиційно пов'язана з супроводом імпорتنих та експортних операцій. Логістичні оператори, які мають статус міжнародних та діють по всьому світу, зобов'язані діяти в межах нормативно-правових актів тих чи інших держав, їх об'єднань або ж міжнародних конвенцій. Національні логістичні оператори не є виключенням, а тому теж повинні враховувати положення міжнародних конвенцій та договорів, укладених між Урядом України та урядами інших держав. З огляду на той факт, що серед вітчизняних науковців увага до господарської діяльності логістичних операторів майже не приділялася, то відповідно питання застосування міжнародно-правових актів до господарської діяльності логістичних операторів не досліджувалося.

Стан дослідження. Дослідженню міжнародно-правового регулювання транспортної сфери присвячені розділи дисертаційних досліджень вчених Клепікової О.В. та Деркач Е.М. Опосередковано ті чи інші аспекти відзначаються у наукових працях інших вчених, до прикладу, питанню відповідальності перевізника у змішаних перевезеннях присвячена наукова стаття Шелудякова Р.С. «Обмеженню відповідальності перевізника при змішаних перевезеннях: міжнародно-правовий аспект». Водночас, вплив та застосування міжнародних нормативно-правових актів на господарську діяльність логістичного оператора, який виконує не лише функції перевізника, а виступає організатором перевезення чи посередником між відправником, одержувачем та безпосереднім виконавцем перевезення не було предметом наукового дослідження.

Метою статті є дослідження практичного застосування положень міжнародно-правових актів до господарської діяльності логістичних операторів та визначення масиву нормативно-правових актів, що повинні враховуватися логістичним оператором в свої господарській діяльності.

Виклад основного матеріалу. Міжнародна нормативно-правова база, яка регулює логістичну сферу є доволі обширною з огляду на кількість

суб'єктів, які вповноважені укладати договори чи приймати нормативно-правові акти, що врегульовуватимуть правовідносини в даній сфері.

Так, суб'єктами відповідних ініціатив можуть виступати уряди держав під час укладення двохсторонніх угод та об'єднання держав. Об'єднання держав та їх нормативно-правові акти можуть бути регіонального характеру, такі як директиви Європейського Союзу чи світового характеру як конвенції, ухвалені та підписані Організацією Об'єднаних Націй та її структурними підрозділами.

Таким чином, на думку автора, для дослідження впливу та рівня застосування до господарської діяльності логістичного оператора, міжнародні нормативно-правові акти доцільно розділяти на три рівні: міждержавні двосторонні нормативно-правові акти; нормативно-правові акти, ухвалені об'єднанням держав регіонального (континентального) характеру та нормативно-правові акти, ухвалені об'єднанням держав світового характеру.

Дослідження доцільно розпочати з розгляду системи міждержавних угод, укладених між Урядом України та урядами інших країн. Так, до системи відносяться угоди, предметом регулювання яких є відносини у сфері автомобільного перевезення вантажів у міжнародному сполученні, у сфері авіаперевезень, у сфері перевезень внутрішніми водами договірних держав, у сфері торгівельного мореплавства, у сфері комбінованих перевезень та загальнотранспортні договори.

Найбільша кількість міждержавних угод, укладених Урядом України з урядами інших держав, є угодами предметом регулювання яких є відносини у сфері автомобільного перевезення вантажів у міжнародному сполученні.

Міжнародні угоди щодо міжнародного автомобільного сполучення врегульовують перевезення пасажирів та вантажів територіями договірних держав. Відповідно до інформації Державної служби України з безпеки на транспорті вказаних угод Україною укладено 52, включаючи протоколи про зміни до договорів або ж угоди, укладені між державами щодо перевезення вантажів

та пасажирів окремо, однак з моменту укладення договорів до моменту підготовки даного дослідження домовленості з державами-членами Європейського Союзу лібералізуються [1].

Слід зауважити, що до господарської діяльності логістичного оператора застосовуються положення вказаних договорів, які стосуються вантажних перевезень, адже логістичний оператор, маючи власний парк транспортних засобів, безпосередньо виконує вантажні перевезення

Зауважимо, що положення договорів у сфері міжнародного автомобільного сполучення є типовими та містять визначення понять «перевізника», «транспортного засобу» або ж «вантажного транспортного засобу», визначають необхідність наявності дозволів для здійснення вантажних перевезень територіями договірних держав, зобов'язання сприяти перевезенням та не застосовувати до перевізників іншої з держав більш суворих та обмежуючих правил, аніж ті, що діють до національного перевізника відповідної держави.

Окрім угод у сфері автомобільного транспорту, Урядом України були укладені договори в галузі авіаційного транспорту, в галузі внутрішнього водного судноплавства та в галузі морського торговельного судноплавства, а також в галузі комбінованого транспорту.

Щодо міждержавних угод в галузі авіа, річкових та морських перевезень, то слід зазначити, що такі положення стосуються поширення принципу (режиму) найбільшого сприяння для договірних держав.

Окрему увагу, в контексті господарської діяльності логістичного оператора, варто звернути на Угоди про міжнародні комбіновані перевезення. Так, основна мета вказаних Угод, яких Україна ратифікувала 5, а саме з: Австрією, Азербайджаном, Словаччиною, Угорщиною та Туреччиною, це покращення якості транспортних послуг, підвищення безпеки перевезень вантажів і запобігання завданню шкоди навколишньому середовищу шляхом максимально можливого переключення автомобільних вантажних перевезень на залізничний або водний транспорт [2; 3; 4; 5; 6].

Для діяльності логістичних операторів можливість організації та здійснення комбінованих перевезень з використанням переваг та режимів сприяння, запроваджених Угодами, є перевагою, а тому застосування положень даних Угод є необхідним.

Наступною категорією за рівнем охоплення є нормативно-правові акти, ухвалені об'єднанням держав регіонального (континентального) характеру. Для національних логістичних операторів найбільшу роль відіграють «Стратегія сталого та розумного розвитку мобільності», затв. Європейською комісією та Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом,

Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Логістичний оператор, який провадить свою діяльність на території Європейського Союзу або ж організовує та супроводжує перевезення територією держави-члена Європейського Союзу, зобов'язаний враховувати ухвалені Європейським Союзом нормативно-правові акти.

Так, «Стратегія сталого та розумного розвитку мобільності» затв. Європейською комісією, акцентує увагу на екологічності транспорту, яким здійснюється перевезення. Вимоги щодо нульових викидів поступово висуватимуться до усіх, без виключення, видів транспорту. Вектор розвитку спрямовуватиметься на залізничні перевезення, що зумовлюватиме розбудову залізничної інфраструктури. Загалом, план дій передбачений зазначеною Стратегією визначає 82 пункти, прогрес в імплементації чи виконання яких є обов'язковим для відслідковування логістичним оператором [7].

Щодо Угоди про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, то важливими для логістичного оператора є підрозділ 7 частини 5 глави 6 розділу IV Угоди, зокрема статті 134-138, які стосуються транспортних послуг з використанням морського, автомобільного, залізничного, внутрішнього водного і повітряного транспорту та наближення законодавства в цих сфері, а також положення статей 367-370 глави 7 розділу V Угоди, відповідно до якої співробітництво спрямоване на поступову гармонізацію діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку ХХХІІ до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що випливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Реалізація зазначених заходів не суперечить правам та обов'язкам Сторін відповідно до міжнародних угод, учасниками яких вони є, або участі Сторін в міжнародних організаціях [8].

Повномасштабне вторгнення російської федерації на територію України зумовило укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом. Зазначена Угода спростила господарську діяльність логістичних операторів та перевізників, що займаються вантажними перевезеннями, хоч така Угода є тимчасовою, строк дії якої визначатиметься консультаціями між Європейським Союзом та Україною. Як вбачається з формулювань, що наявні в Угоді про лібералізацію, після встановлення тривалого миру на території України очікується повернення до стану, що передував початку загарбниць-

кої війни. На думку автора, сторони врахують прогрес, що відбувся у відносинах за період дії Угоди про лібералізацію, проте зважаючи на те, що «Статтею 136 Угоди про асоціацію передбачено скоординовану та поступову лібералізацію перевезень між Сторонами», то наступним кроком буде укладення оновленої Угоди про лібералізацію, однак з більш жорсткими умовами та положеннями [9].

Третьою групою нормативно-правових актів, положення яких можуть бути застосовані до діяльності логістичного оператора є нормативно-правові акти, що ухвалені об'єднанням держав світового характеру. До таких відносимо Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил про коносамент в редакції Протоколів 1979 та 1986 рр., Конвенцію ООН про морське перевезення вантажів, Конвенцію ООН про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів, Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 03.06.1999 р., Конвенцію ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р., Конвенцію ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі та інші.

Зазначена група нормативно-правових актів за кількістю учасників, що її ратифікували є найбільшою, а відтак регуляторний вплив є значним. Основною метою згаданих Конвенцій є уніфікація правил поведінки, що виникають під час здійснення перевезень.

В сфері повітряних перевезень основним міжнародним нормативно-правовим актом є Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція), яка закріплює послідовне бажання держав-учасниць до гармонізації та кодифікації правил перевезення. Логістичний оператор, як посередник між відправником, одержувачем та фактичним виконавцем перевезення, укладаючи договір про надання експедиційних послуг, зобов'язаний враховувати положення Монреальської конвенції в частині дотримання вимог щодо належного документального оформлення перевезення вантажів, положень щодо відповідальності, її меж та звільнення від відповідальності, а також питання пов'язані з судовим оскарженням дій перевізника та логістичного оператора, як посередника [10].

Зважаючи на той факт, що матеріальна база логістичних операторів в аспекті безпосереднього надання послуг з перевезень зазвичай складається з парку транспортних засобів, то Конвенція про договір міжнародного автомобільного пере-

везення вантажів (Конвенція КДПВ або Конвенція CMR) застосовується та враховується логістичним оператором найчастіше. Конвенція КДПВ визначає основні організаційні та документальні умови здійснення перевезення, відповідальність перевізника, процедуру вирішення спорів, тощо. Аналогічно до основних засад інших конвенцій, що застосовуються до діяльності логістичного оператора, то покликанням Конвенції КДПВ є стандартизації умов, що регулюють договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів [11].

Сфері морських перевезень в частині правового регулювання міжнародними актами приділена чи не найбільша увага. До Конвенцій, які покликані стандартизувати відносини належать Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року в редакції Протоколів 1979 та 1986 рр. (Правила Гаага-Вісбі), Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила), Конвенція ООН про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року (Роттердамські правила). Наявність трьох конвенцій для регулювання питання морських перевезень обумовлено тривалим часовим періодом з моменту схвалення Правил Гаага-Вісбі до моменту підписання Роттердамських правил [12; 13; 14].

Для господарської діяльності логістичного оператора застосування положень вказаних Конвенцій є безальтернативним, адже кожна з вказаних Конвенцій привносить до регулювання морських перевезень доповнюють одна одну та діють в комплексі.

Ратифікація Україною Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 03.06.1999 полегшила діяльність логістичних операторів та фактично спростила доступ логістичних операторів до залізничних перевезень територією держав-учасниць Конвенції. КОТІФ є масивним нормативно-правовим актом, який встановлює єдиний порядок в сфері договорів про перевезення пасажирів і вантажів в транзитному міжнародному сполученні, зокрема додаткові перевезення, що використовують інші транспортні засоби і що є предметом одного договору; договорів про використання вагонів як транспортного засобу та інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні; перевезення небезпечних вантажів в міжнародному залізничному сполученні. КОТІФ також спрямована на усунення перешкод в сфері залізничних перевезень для країн-учасниць, гармонізацію законодавства та контролем за виконанням положень Конвенції [15].

Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 року є базовим документом,

який врегулював питання виконання змішаних або ж, як їх ще називають, комбінованих перевезень. Відповідно до тексту Конвенції, сфера її регулювання поширюється на діяльність операторів, які приймають вантажі до перевезення двома різними видами транспорту. Конвенцією визначаються поняття змішаного міжнародного перевезення, договору такого перевезення, документу змішаного міжнародного перевезення та оператора змішаного міжнародного перевезення [16].

Зауважимо, що визначення оператора змішаного міжнародного перевезення, відповідно до положень Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 року, відображає суть та мету господарської діяльності логістичного оператора.

Окрему увагу слід приділити Конвенції ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі. Особливість Конвенції полягає в тому, що вона регулює не перевезення, а складську логістику, тобто окрему сферу господарської діяльності, яка притаманна логістичному оператору. Зазначена конвенція регулює питання надання транспортних послуг до яких відносять: зберігання, складування, навантаження, розвантаження, штивка, розміщення, укладання та ув'язування вантажів. Конвенцією врегульовано порядок надання послуг, права та обов'язки оператора вантажного терміналу та відповідальність, чим зроблено спробу до гармонізації порядку надання складських послуг на рівні міжнародно-правового регулювання [17].

Висновки. Міжнародно-правове регулювання господарської діяльності логістичного оператора базується на застосуванні останнім положень нормативно-правових актів різного рівня охоплення. Автором виділено три рівня міжнародно-правового регулювання, яке застосовується в процесі провадження логістичним оператором своєї діяльності: міждержавні двосторонні нормативно-правові акти; нормативно-правові акти, ухвалені об'єднанням держав регіонального (континентального) характеру та нормативно-правові акти, ухвалені об'єднанням держав світового характеру. Внаслідок проведеного дослідження встановлено, що міждержавні угоди є політичними угодами, що містять узагальнюючі норми, які закріплюють рівність сторін. Міжнародні нормативно-правові акти, що ухвалені об'єднанням держав регіонального (континентального) характеру декларують загальний напрямок розвитку логістичної сфери об'єднання, а у випадку взаємовідносин України та Європейського Союзу в контексті бажання України бути прийнятою до Європейського Союзу вказують на вектор руху для національного законодавства України. А міжнародні конвенції є найбільш деталізованими нормативно-правовими актами, спрямова-

ними на гармонізацію та уніфікацію світового правоворядку. Власне міжнародні конвенції й мають найбільш вплив на господарську діяльність логістичного оператора з огляду на географію провадження такої діяльності та необхідність неухильного дотримання положень таких актів.

Література

1. Міжнародні двосторонні угоди України у галузі автомобільного транспорту. URL: https://dsbt.gov.ua/images/international_cooperation/Auto_international_ugody.pdf (дата звернення 30.07.2024);
2. Угода між Міністерством інфраструктури України та Федеральним міністерством транспорту, інновацій та технологій Республіки Австрія про міжнародні комбіновані перевезення від 21.11.2013. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/040_037#Text (дата звернення 30.07.2024);
3. Угода Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення від 21.11.2007. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/031_066#Text (дата звернення 30.07.2024);
4. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення від 22.08.2007. URL: (дата звернення 30.07.2024);
5. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про міжнародні комбіновані перевезення від 16.06.2016. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348_502#Text (дата звернення 30.07.2024);
6. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки Про міжнародні комбіновані перевезення від 04.10.2017. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792_001-16#Text (дата звернення 30.07.2024);
7. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS «Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future». URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789%20> (дата звернення 30.07.2024);
8. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 16.09.2014 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення 30.07.2024);
9. Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 29.06.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22#n2 (дата звернення 30.07.2024);
10. Про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Конвенція від 28.05.1999, дата набрання чинності 06.05.2009. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text (дата звернення 30.07.2024);
11. Про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів: Конвенція від 19.05.1956, дата набрання чинності 01.08.2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text (дата звернення 30.07.2024);
12. Про уніфікацію деяких правил про коносамент в редакції Протоколів 1979 та 1986 рр.: Міжнародна конвенція від 25.08.1924 URL: <http://singlewindow.org/docs/120?lang=ukr> (дата звернення 30.07.2024);

13. Про морське перевезення вантажів: Конвенцію ООН від 31.03.1978 URL: https://zakon.cc/law/document/read/995_391 (дата звернення 30.07.2024).

14. Про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів: Конвенцію ООН від 11.12.2008. URL: https://web.archive.org/web/20090929190256/http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html (дата звернення 30.07.2024).

15. Про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 03.06.1999 р.: Конвенція від 09.05.1980р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text (дата звернення 30.07.2024).

16. Про міжнародні змішані перевезення вантажів: Конвенція ООН від 24.05.1980 р. URL: <http://www.singlewindow.org/docspravo/12/119?lang=ukr> (дата звернення 30.07.2024).

17. Про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі: Конвенція ООН від 19.04.1991 https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/liability_of_operators_of_transport_terminals (дата звернення 30.07.2024).

Анотація

Феделеш Е. М. Міжнародно-правове регулювання господарської діяльності логістичних операторів. – Стаття.

Господарська діяльність логістичного оператора як суб'єкта господарювання не обмежується національними кордонами та певними географічними регіонами. Розширення сфери діяльності логістичного оператора на міжнародний ринок призводить до розширення бази нормативно-правового регулювання, яке застосовується до такої діяльності.

Автор у статті доходить висновку, що міжнародно-правове регулювання господарської діяльності логістичного оператора слід поділяти на три рівні: міждержавні двосторонні нормативно-правові акти; нормативно-правові акти, ухвалені об'єднанням держав регіонального (континентального) характеру та нормативно-правові акти, ухвалені об'єднанням держав світового характеру.

В статті досліджується кількість, основні положення та стан Угод, укладених між Урядом України та урядами інших держав. Автором визначаються основні положення, що містяться у відповідних угодах та їх значення для діяльності логістичного оператора. Окремий поділ відбувається за типами транспорту, яким здійснюється перевезення.

Виокремлено такий рівень міжнародно-правового регулювання господарської діяльності логістичного оператора як регулювання нормативно-правовими актами, що прийняті об'єднаннями держав регіонального (континентального) рівня. До таких актів відносяться документи ухвалені Європейським Союзом та Угоди, укладені між Європейським Союзом та Україною.

Встановлено, що найбільшою, за рівнем охоплення та залученості держав, є категорія міжнародно-правових актів, які ухвалені об'єднанням держав світового

характеру, зокрема Конвенції Організації Об'єднаних Націй.

Автором зазначається, що важливим аспектом конвенційного регулювання відносин у сфері логістики є уніфікація та гармонізація правил поведінки, відносин та відповідальності.

У статті досліджено, що кожному виду перевезення присвячена окрема міжнародна конвенція. Окремої уваги заслуговує Конвенція, що регулює відносини у сфері складської логістики як невід'ємної складової господарської діяльності логістичного оператора.

Ключові слова: логістичний оператор, перевізник, складська логістика, система правового регулювання, міжнародні конвенції.

Summary

Fedelesh E. M. International legal regulation of economic activity of logistics operators. – Article.

Economic activity of a logistics operator as a business entity is not limited to national borders and certain geographical regions. Expansion of the logistics operator's activities to the international market leads to expansion of the regulatory framework applicable to such activities.

The author comes to the conclusion that international legal regulation of economic activities of a logistics operator should be divided into three levels: interstate bilateral legal acts; legal acts adopted by an association of states of a regional (continental) nature; and legal acts adopted by an association of states of a global nature.

The article examines the number, main provisions and status of agreements concluded between the Government of Ukraine and governments of other states. The author identifies the main provisions contained in the relevant agreements and their significance for the activities of a logistics operator. A separate division is made by the types of transport used for transportation.

The author distinguishes such a level of international legal regulation of economic activities of a logistics operator as regulation by legal acts adopted by associations of States at the regional (continental) level. Such acts include documents adopted by the European Union and agreements concluded between the European Union and Ukraine.

The author establishes that the largest category, in terms of coverage and involvement of States, is the category of international legal acts adopted by an association of States of a global nature, in particular, the United Nations Conventions.

The author notes that an important aspect of the conventional regulation of relations in the field of logistics is unification and harmonisation of rules of conduct, relations and liability.

The article shows that each type of transportation is covered by a separate international convention. Special attention should be paid to the Convention governing relations in the field of warehouse logistics as an integral part of the economic activities of a logistics operator.

Key words: logistics operator, carrier, warehouse logistics, legal regulation system, international conventions.