

УДК 341.9  
DOI <https://doi.org/10.32782/pyuv.v6.2025.21>

*М. С. Менчинська*  
*orcid.org/0009-0004-1771-6723*  
*студентка IV курсу факультету соціології і права*  
*Національного технічного університету України*  
*«Київський політехнічний інститут імені Георгія Сікорського»*

*І. І. Голубенко*  
*orcid.org/0000-0002-1632-5585*  
*кандидат юридичних наук,*  
*старший викладач кафедри інтелектуальної власності та приватного права*  
*Національного технічного університету України*  
*«Київський політехнічний інститут імені Георгія Сікорського»*

## МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕЛОКАЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ МАРШРУТІВ В ДОГОВОРАХ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

**Постановка проблеми в загальному вигляді.** 24 лютого 2022 року Указом Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» [1], на виконання статті 5 Закону України «Про правовий режим воєнного стану» [2], на території нашої держави було запроваджено воєнний стан, що зумовило низку нових викликів, які постали, в тому числі, і перед міжнародними контрагентами. Питання релокації логістичних маршрутів в договорах перевезення під час дії воєнного стану не лише набуло актуальності, а й стало потребувати нового осмислення в рамках міжнародно-правової регламентації. Розгляд даної проблематики дещо ускладнюється тим, що категорія «релокація логістичних маршрутів» майже не зустрічається ні в юридичній доктрині, ні в нормативно-правових актах. Водночас, прямо чи опосередковано деякі норми міжнародних договорів регламентують це питання.

Варто відзначити, що розуміння воєнного стану як обставини непереборної сили (форс-мажору) також потребує свого переосмислення, адже наразі самого факту запровадження воєнного стану недостатньо для визнання його обставиною непереборної сили (форс-мажором) – необхідно встановити причинно-наслідковий зв'язок між воєнним станом та зміною умов договору (зокрема, релокацією логістичного маршруту в договорах перевезення).

**Мета дослідження.** Метою роботи є комплексна та системна характеристика міжнародних норм, які прямо чи опосередковано стосуються нормативної регламентації релокації логістичних маршрутів у договорах перевезення під час воєнного стану.

**Стан дослідження.** Питання міжнародно-правового регулювання договорів перевезення розглядалося в рамках наступних досліджень. О.П. Радчук присвятив публікацію міжнародно-правовому регулюванню авіаційних перевезень [3]. Тематика роботи Я. Назаренка стосується системи правового

регулювання міжнародних повітряних перевезень [4]. А.В. Яновицька є авторкою наукової статті щодо правового регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом [5]. Е.М. Деркач розглянув правові питання лібералізації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом [6]. Робота Р.С. Шелудякова стосується генези міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень [7].

І.А. Діковська досить детально досліджувала нормативну регламентацію міжнародних перевезень. Серед публікацій науковиці варто відзначити наступні – щодо проблем застосування колізійних норм міжнародних договорів до зобов'язань із міжнародних перевезень, деякі питання визначення застосовуваного права до зобов'язань із міжнародних перевезень, щодо договору повітряного чартеру у міжнародному приватному праві [8; 9; 10].

Водночас проблематика релокації логістичних маршрутів в договорах перевезення під час воєнного стану в контексті міжнародно-правової регламентації майже не розглядалося.

**Виклад основного матеріалу.** Саме сфера логістики вантажних і пасажирських перевезень зазнала найбільшого навантаження з перших днів повномасштабної збройної агресії. Перед державою та учасниками ринку постали вкрай гострі виклики, пов'язані насамперед із доставкою вантажів військового призначення та гарантуванням їх збереження, організацією перевезення гуманітарної допомоги, відновленням і підтриманням пасажирського сполучення, а також забезпеченням оперативного та безперешкодного постачання продовольства як у зони активних бойових дій, так і до інших регіонів України. Окреме місце посідає проблема належного й своєчасного виконання зобов'язань за міжнародними договорами купівлі-продажу товарів, що в умовах війни набула особливої складності [11, с. 186].

Слід підкреслити, що труднощі у сфері перевезень мають комплексний характер і сформувалися одночасно на двох рівнях – внутрішньому та зовнішньому. Внутрішні перевезення територією України істотно ускладнені через об'єктивну неможливість повною мірою гарантувати безпеку як пасажирів, так і вантажів. Фактично перевізники здійснюють транспортну діяльність на власний ризик, а управління перевізним процесом відбувається переважно в ручному режимі. Зокрема, маршрути формуються ситуативно з урахуванням інтенсивності бойових дій, стану дорожнього полотна, мостів та іншої інфраструктури, наявності повітряних тривог, масованих ракетних обстрілів тощо.

Не менш проблемним залишається і забезпечення міжнародних перевезень. Окрім загрози безпеці, ключовою проблемою є фактична неможливість використання під час воєнного стану двох базових видів транспорту – повітряного та морського. Заборона повітряних перевезень обумовлена рішенням про закриття повітряного простору України, що призвело до повної зупинки діяльності цивільної авіації, включно з перевезенням пасажирів, багажу та вантажів. Закриття авіасполучення має негативні наслідки не лише для національної транспортної системи, але й у міжнародному вимірі, зокрема сприяє суттєвому зростанню тарифів на авіаперевезення через зміну та подовження логістичних маршрутів [11, с. 186].

Крім того, вантажовідправники зазнають подвійного фінансового навантаження, оскільки значна кількість авіарейсів була скасована, що істотно зменшило пропускну спроможність перевізників. Подовження маршрутів перевезення призводить до збільшення витрат пального, що, у свою чергу, спричиняє зростання вартості товарів для кінцевого споживача та негативно впливає на екологічну ситуацію в глобальному масштабі.

Попри вигідне географічне положення України та наявність виходу до Чорного й Азовського морів, морські перевезення вантажів також виявилися фактично недоступними. Неможливість використання морського транспорту зумовлена мінною небезпекою, частковим замінуванням морських акваторій, воєнною перевагою російської федерації на морі, окупацією значної частини українських портів, а також постійною загрозою ракетних ударів, у тому числі з території тимчасово окупованого Криму. Азовське море фактично було закрито для вантажних перевезень ще з 2018 року, тоді як у Чорному морі з 24 лютого 2022 року здійснення перевезень за ustalеними маршрутами стало небезпечним як для вантажного, так і для пасажирського сполучення [11, с. 187].

Правове регулювання міжнародних перевезень має диференційований характер і залежить від виду транспорту, який використовується для

здійснення перевезення. У доктрині міжнародні перевезення класифікують за різними критеріями. Найпоширенішою є класифікація залежно від виду транспортного засобу, відповідно до якої виокремлюють залізничні, авіаційні, морські, внутрішні водні, автомобільні перевезення, а також перевезення в змішаному сполученні. Водночас у науковій літературі застосовуються й альтернативні підходи. Так, окремі автори пропонують здійснювати поділ міжнародних перевезень з огляду на характер транспортних організацій, які беруть у них участь [12, с. 54].

Тепер висвітливо основні норми міжнародно-правових актів, які прямо чи опосередковано стосуються релокації логістичних маршрутів в договорах перевезення під час воєнного стану.

Стаття 12 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів містить положення, згідно з яким відправник володіє правом на розпорядження вантажем, що включає зміну місця, яке є передбаченим для доставки вантажу [13]. Проте з теоретичних позицій, висловлених нами нижче, дана норма не належить до релокації логістичних маршрутів, оскільки в ній йдеться про зміну місця доставки, а не зміну шляху доставки.

Стаття 20 Конвенції про міжнародні залізничні перевезення під назвою «Перешкоди у здійсненні перевезення» передбачає – у разі виникнення обставин, що ускладнюють або перешкоджають перевезенню вантажу, перевізник самостійно визначає доцільний спосіб подальших дій. Зокрема, він може або продовжити транспортування із коригуванням маршруту в загальному порядку, або звернутися до відправника за відповідними вказівками. При цьому перевізник зобов'язаний поінформувати відправника про всі істотні відомості, які мають значення для прийняття рішення. Якщо продовження перевезення стає об'єктивно неможливим, перевізник повинен звернутися за інструкціями до особи, яка має право розпорядження вантажем. За відсутності можливості своєчасно отримати такі вказівки перевізник зобов'язаний ужити найбільш доцільних заходів, виходячи з інтересів уповноваженої особи [14].

Також варто згадати статтю 22 «Правові наслідки виникнення перешкод» вищезгаданого нормативно-правового акту: перевізник має право на компенсацію витрат, понесених у зв'язку з подоланням перешкод у перевезенні або видачі вантажу, зокрема витрат, пов'язаних із отриманням інструкцій, виконанням наданих вказівок, їх несвоєчасним надходженням або прийняттям самостійних рішень відповідно до положень статті 20. Такі витрати підлягають відшкодуванню за умови, що вони не є наслідком вини самого перевізника. У цьому випадку він має право стягнути провізну плату з урахуванням фактично використаного маршруту, а також

встановити строки доставки відповідно до змінених умов перевезення [14].

Згідно зі статтею 38 Конвенції ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів, покупець зобов'язаний здійснити перевірку товару або забезпечити її проведення у максимально стислий строк, який є реалістичним за конкретних обставин. Якщо умовами договору передбачено перевезення товару, проведення огляду може бути відкладене до моменту його прибуття в пункт призначення. У випадку зміни місця призначення товару під час транспортування або його повторного відправлення покупцем, за відсутності можливості здійснити огляд раніше, перевірка може бути відкладена до прибуття товару в новий пункт призначення, за умови що продавець знав або повинен був знати про ймовірність таких змін на момент укладення договору [15].

У статті 79 Конвенції ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів вказано, що сторона договору не підлягає відповідальності за невиконання зобов'язань, якщо доведе, що таке невиконання спричинене обставинами, які перебувають поза її контролем і які неможливо було розумно передбачити, уникнути або подолати при укладенні договору чи під час його виконання. Разом з тим сторона, яка зазнала впливу таких обставин, повинна своєчасно повідомити контрагента про наявність перешкоди та її наслідки для виконання договору. Неповідомлення або несвоечасне повідомлення тягне за собою обов'язок відшкодувати збитки, спричинені відсутністю відповідної інформації [15].

Згідно зі статтею 6.2.2. Принципів міжнародних комерційних договорів УНІДРУА, яка містить визначення труднощів виконання (*hardship*), труднощами визнається ситуація, за якої виникають події, що призводять до істотної зміни договірної балансу сторін, зокрема через значне збільшення витрат на виконання зобов'язань або істотне зменшення цінності очікуваного результату [16]. Такі події мають відповідати сукупним умовам: вони виникають після укладення договору або стають відомими пізніше, не могли бути обґрунтовано передбачені стороною, що постраждала, перебувають поза її контролем і не входять до сфери ризику, який вона погодилась нести.

Статтею 7.1.1. під назвою «Поняття невиконання» розгляданого нормативно-правового акту передбачено – невиконанням договору визнається будь-яке порушення договірних зобов'язань стороною, включаючи їх повну або часткову невиконаність, неналежне виконання чи прострочення [16].

Стаття 7.1.7. «Непереборна сила» Принципів УНІДРУА містить такі положення – сторона звільняється від відповідальності за порушення договору, якщо доведе, що воно зумовлене обставинами, які не залежать від її волі та які неможливо було обґрунтовано врахувати або подолати під час

укладення чи виконання договору. Якщо дія таких обставин є тимчасовою, звільнення від відповідальності застосовується лише на період їх впливу. Сторона, яка зазнала дії непереборної сили, зобов'язана проінформувати іншу сторону про настання таких обставин та їхній вплив на виконання зобов'язань. Відсутність повідомлення у розумний строк тягне відповідальність за завдані цим збитки [16].

І наостанок згадаємо про такий міжнародний нормативно-правовий акт, як Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів, де пункт 4.23 передбачає, що договірні держави повинні надавати суднам, які перебувають у їхньому територіальному морі або мають намір увійти до нього, рекомендації з питань безпеки. Такі рекомендації можуть включати, зокрема, пропозиції щодо зміни курсу руху судна або відтермінування запланованого проходу з метою усунення загроз безпеці [17].

Проаналізувавши вищезазначені положення міжнародних нормативно-правових актів щодо релокації логістичних маршрутів під час дії воєнного стану, перше, на що варто звернути увагу – в них не вживається власне термін «релокація логістичних маршрутів», що дозволяє зробити висновок – дана категорія носить більш доктринальний, ніж нормативний характер.

Ми пропонуємо під релокацією логістичних маршрутів розуміти зумовлений об'єктивними зовнішніми обставинами правомірний процес зміни погодженого сторонами шляху переміщення вантажів, пасажирів або транспортних засобів у межах виконання договору перевезення, який здійснюється з метою забезпечення безпеки, безперервності перевізного процесу, належного виконання зобов'язань або мінімізації ризиків і збитків в умовах надзвичайних, воєнних, санкційних чи інших кризових факторів відповідно до норм міжнародного та національного права.

Тут важливо врахувати наступний момент – а що, якщо релокація логістичного маршруту є пов'язаною не лише зі зміною шляху перевезення, а й зі зміною способу перевезення – транспорту, яким здійснюється перевезення? Вважаємо, що якщо відповідний транспорт, який був змінений не відхиляється від домовленого маршруту – про релокацію не йдеться, якщо ж відхиляється – має місце релокація.

В той самий час важливо зауважити, що залежно від того, який на який транспорт змінюється, можна констатувати чи обов'язково настає релокація. Так, наприклад, заміна залізничного транспорту на морський чи повітряний, через специфіку такого виду транспорту буде завжди зумовлювати релокацію. Водночас можливими є ситуації, коли зміна виду транспорту не буде мати своїм наслідком релокацію – йдеться про автомобільний та залізничний транспорт.

Також, в аспекті розуміння релокації логістичних маршрутів, ми б хотіли уточнити ще таке питання – релокація охоплює собою лише зміну маршруту перевезення без зміни кінцевого пункту призначення, чи й кінцевий пункт призначення також? Наша позиція полягає в тому, що в контексті релокації логістичних маршрутів, враховуючи буквально тлумачення розглядуваної юридичної категорії, йдеться саме про зміну шляху перевезення – зміна кінцевого пункту призначення цим терміном не охоплюється.

Щодо воєнного стану, як обставини, що зумовлює релокацію логістичних маршрутів, та обставину непереборної сили (форс-мажор), тут варто брати до уваги наступне. Коли в 2022 році в Україні був запроваджений воєнний стан, в перші місяці це цілком можна було розглядати у якості форс-мажору, адже такий стан речей був цілком непередбачуваним для міжнародних контрагентів договорів перевезення. Проте військовий стан в Україні триває вже більше трьох років, тому наша позиція полягає в тому, що тепер контрагенти договорів перевезення можуть його врахувати при виконанні укладених договорів. Водночас, наприклад, масовані ракетні обстріли, влучання яких передбачити неможливо, можна розглядати у якості форс-мажору як підставу релокації логістичних маршрутів.

**Висновки.** У роботі знайшли своє відображення ключові положення щодо нормативної регламентації прямо чи опосередковано релокації логістичних маршрутів договорів перевезення під час дії воєнного стану в межах таких міжнародно-правових актів, як Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, Конвенція про міжнародні залізничні перевезення, Конвенція ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів, Принципи міжнародних комерційних договорів УНІДРУА, Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів.

Проаналізувавши вищезазначені міжнародно-правові акти, в контексті тематики даного дослідження, пропонуємо поділити їх на три групи: 1) ті, які містять норми, що прямо стосуються релокації логістичних маршрутів (Конвенція про міжнародні залізничні перевезення, Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів); 2) ті, в яких йдеться про зміну місця призначення в рамках договорів перевезення (Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів Конвенція ООН про договори міжнародної купівлі-продажу); 3) ті, які стосуються непереборної сили (Принципи УНІДРУА).

Запропоноване доктринальне розуміння поняття «релокація логістичних маршрутів» може слугувати підставою подальших наукових досліджень, так само як і напрацювання ключових ознак даної правової категорії.

## Література

1. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24 лютого 2022 року. Офіційний вісник України. 2022. № 46. Ст. 16. Ст. 2497. Код акта 111724/2022.
2. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 травня 2015 року. Відомості Верховної Ради. 2015. № 28. Ст. 250
3. Радчук О. П. Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень. *Форум права*. 2015. № 2. С. 144-151. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&S21P03=FILEA=&S21STR=FP\\_index.htm\\_2020\\_2\\_26](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&S21P03=FILEA=&S21STR=FP_index.htm_2020_2_26) (дата звернення: 10 грудня 2025).
4. Назаренко Я.Л. Система правового регулювання міжнародних повітряних перевезень. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2024. № 83 (3). С. 392-397. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.83.3.61>
5. Яновицька А.В. Правове регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 3. С. 106-116. URL: <https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/2062/1/3-2013uaavpat.pdf> (дата звернення: 10 грудня 2025).
6. Деркач Е.М. Правові питання лібералізації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. *Київський часопис права*. 2022. № 1. С. 73–79. DOI: <https://doi.org/10.32782/kij/2022.1.11>
7. Шелудяков Р.С. Генеза міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень. *Актуальні проблеми політики*. 2017. № 60. С. 133-142. URL: [http://app.nuoua.od.ua/archive/60\\_2017/16.pdf](http://app.nuoua.od.ua/archive/60_2017/16.pdf) (дата звернення: 10 грудня 2025).
8. Діковська І.А. Проблеми застосування колізійних норм міжнародних договорів до зобов'язань із міжнародних перевезень. *Підприємництво, господарство і право*. 2011. № 11. С. 97-99.
9. Діковська І.А. Деякі питання визначення застосовуваного права до зобов'язань із міжнародних перевезень. *Підприємництво, господарство і право*. 2011. № 12. С. 76-79.
10. Діковська І.А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві. *Науковий вісник Чернівецького університету. Серія: Правознавство*. 2001. № 121. С. 42-45.
11. 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. DOI: <https://doi.org/10.33216/2218-5461/2023-46-2-180-192>
12. Діковська І. Види міжнародних перевезень: нормативний і доктринальний підходи. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2011. № 88. С. 54-57.
13. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956 року. Офіційний вісник України. 2006. № 34. Стор. 20. Ст. 2415.
14. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення від 9 травня 1980 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_291#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text) (дата звернення: 10 грудня 2025 року).
15. Конвенція ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів від 11 квітня 1980 року. Офіційний вісник України. 2006. № 15. Ст. 438. Ст. 1171. Код акта 35973/2006.

16. Принципи міжнародних комерційних договорів УНІДРУА. URL: <https://www.unidroit.org/wp-content/uploads/2021/06/Unidroit-Principles-2010-Ukrainian-bl.pdf> (дата звернення: 10 грудня 2025 року).

17. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів від 12 грудня 2002 року. URL: <https://www.unidroit.org/wp-content/uploads/2021/06/Unidroit-Principles-2010-Ukrainian-bl.pdf> (дата звернення: 10 грудня 2025 року).

### Анотація

**Менчинська М. С., Голубенко І. І. Міжнародно-правові аспекти релокації логістичних маршрутів в договори перевезення під час воєнного стану. – Стаття.**

Запровадження в Україні воєнного стану зумовило необхідність переосмислення ряду правових категорій, в тому числі і релокації логістичних маршрутів у договорах перевезення в рамках міжнародно-правової регламентації.

Згідно з тематикою дослідження, у роботі було проаналізовано ряд міжнародно-правових актів, зокрема, таких як Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, Конвенція про міжнародні залізничні перевезення, Конвенція ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів, Принципи міжнародних комерційних договорів УНІДРУА, Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів.

Такий підхід дозволює поділити їх на три групи щодо нормативного регулювання релокації логістичних маршрутів в договорах перевезення під час воєнного стану: 1) ті, які містять норми, що прямо стосуються релокації логістичних маршрутів (Конвенція про міжнародні залізничні перевезення, Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів); 2) ті, в яких йдеться про зміну місця призначення в рамках договорів перевезення (Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів Конвенція ООН про договори міжнародної купівлі-продажу); 3) ті, які стосуються непереборної сили (Принципи УНІДРУА).

Проаналізувавши вищезазначені положення міжнародних нормативно-правових актів щодо релокації логістичних маршрутів під час дії воєнного стану, перше, на що варто звернути увагу – в них не вживається власне термін «релокація логістичних маршрутів», що дозволяє зробити висновок – дана категорія носить більш доктринальний, ніж нормативний характер.

Нами вперше було запропоновано під релокацією логістичних маршрутів розуміти зумовлений об'єктивними зовнішніми обставинами правомірний процес зміни погодженого сторонами шляху переміщення вантажів, пасажирів або транспортних засобів у межах виконання договору перевезення, який здійснюється з метою забезпечення безпеки, безперервності перевізного процесу, належного виконання зобов'язань або мінімізації ризиків і збитків в умовах надзвичайних, воєнних, санкційних чи інших кризових факторів відповідно до норм міжнародного та національного права.

Запропоноване доктринальне розуміння поняття «релокація логістичних маршрутів» може слугувати підставою подальших наукових досліджень, так само

як і напрацювання ключових ознак даної правової категорії.

**Ключові слова:** міжнародно-правова регламентація, релокація логістичних маршрутів, договір перевезення, воєнний стан, обставини непереборної сили (форс-мажор).

### Summary

***Menchynska M. S., Holubenko I. I. International legal aspects of the relocation of logistics routes in transportation contracts during martial law. – Article.***

The introduction of martial law in Ukraine necessitated a rethinking of a number of legal categories, including the relocation of logistics routes in transportation contracts within the framework of international legal regulation.

According to the topic of the study, the work analyzed a number of international legal acts, in particular, such as the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, the Convention on International Carriage by Rail, the UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods, the UNIDRUA Principles of International Commercial Contracts, and the International Code for the Security of Ships and Port Facilities.

This approach allowed them to be divided into three groups regarding the regulatory regulation of the relocation of logistics routes in transportation contracts during martial law: 1) those that contain norms directly related to the relocation of logistics routes (the Convention on International Carriage by Rail, the International Code for the Security of Ships and Port Facilities); 2) those that deal with a change of destination within the framework of contracts of carriage (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods); 3) those that relate to force majeure (UNIDRUA Principles).

Having analyzed the above provisions of international regulatory legal acts on the relocation of logistics routes during martial law, the first thing to note is that they do not use the term «relocation of logistics routes», which allows us to conclude that this category is more doctrinal than normative in nature.

We first proposed that relocation of logistics routes be understood as a legitimate process of changing the agreed upon route of movement of cargo, passengers or vehicles within the framework of the execution of a transportation contract, determined by objective external circumstances, which is carried out in order to ensure safety, continuity of the transportation process, proper fulfillment of obligations or minimizing risks and losses in conditions of emergency, war, sanctions or other crisis factors in accordance with the norms of international and national law.

The proposed doctrinal understanding of the concept of «relocation of logistics routes» can serve as the basis for further scientific research, as well as the development of key features of this legal category.

**Key words:** international legal regulation, relocation of logistics routes, transportation contract, martial law, circumstances of force majeure (force majeure).

Дата першого надходження рукопису до видання: 13.10.2025

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 21.11.2025

Дата публікації: 31.12.2025