

4. Леонт'єва Л. В. Правове регулювання господарсько-договірних відносин у цивільному та господарському кодексі України. *Юридичний науковий електронний журнал* 2021. № 3 С. 150-152.

5. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

6. Господарський кодекс України: Закон України від 16.03.2003 р. № 436-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#n1309>.

7. Жирун А. В. Генезис поняття «Умови господарського договору». *Науковий вісник Ужгородського національного університету* 2013. Серія Право. Вип. 22. Ч. 1 Т.2. С. 19-22.

8. Гембара О. Ю. Ціна як істотна умова господарського договору. *Науковий вісник публічного та приватного права* 2016. Вип. 3. С. 55-58.

## **ОКРЕМІ ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ Й УПОРЯДКУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА**

*Деревянко Б. В., д-р юрид. наук, професор*

*Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва*

*імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України*

На сучасному етапі розвитку суспільства транспорт є однією з найбільших базових галузей економіки, що забезпечує сталий розвиток національної економіки, зовнішньоекономічні зв'язки України та її інтеграцію в глобальну економічну систему. Велике значення в умовах соціально орієнтованої економіки України набуває належна організація транспортного процесу на всіх його стадіях, що стає можливим при адекватному використанні правових засобів. Важливість викладеного дедалі зростає у зв'язку з інтеграційними процесами та необхідністю вирішення завдань забезпечення сталого економічного розвитку країни, яке можливе лише за умови функціонування ефективної транспортної системи. Тому сьогодні виглядає нагальним запровадження заходів з оптимізації управління у галузі залізничного транспорту через розділення функцій політичного керівництва і поточного адміністрування, а також функцій державного управління та господарювання. Е. М. Деркач вбачає оптимальною таку модель державного управління у галузі залізничного транспорту, за якої у складі Міністерства інфраструктури України буде створено Агентство залізничного транспорту. До повноважень цього Агентства має бути віднесено надання адміністративних послуг і функції поточного адміністрування, а контрольно-наглядові функції у сфері залізничного транспорту необхідно покласти на інший урядовий орган (наразі Укртрансбезпека), що забезпечить таку організацію управління у сфері залізничного транспорту, за якої функції органу управління та функції господарюючого суб'єкта будуть відділені [1, с. 149-150].

Загалом у новій науковій праці із транспортного права наявна значна кількість нових, а подекуди революційних ідей, спрямованих на удосконалення господарської діяльності у сфері транспорту [1].

Так, сьогодні недостатньо уваги приділяється правовому забезпеченню надання лоцманських послуг морськими та річковими лоцманами. Ця площина послуг у сфері транспорту є достатньо монополізованою. І взагалі видається, що лоцмани мають періодично підтверджувати свій професійний рівень, постійно підвищувати кваліфікацію. З іншого боку, важливим буде і запровадження більш щільного державного регулювання через процедуру ліцензування [1, с. 318-320].

В Україні законодавство про ліцензування представлено законодавством трьох рівнів. Загальні засади ліцензування окремих видів господарської

діяльності визначаються нормами Цивільного кодексу України (статті 91, 227, 426, 464, 1107-1114) [2] та Господарського кодексу України (статті 12, 14, 43, 51, 128, 131, 239, 245) [3], а також нормами Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» [4; 5, с. 168-169]. А оскільки норми названих статей носять загальний характер, то специфіка ліцензування господарської діяльності у різних сферах знаходиться у межах спеціального законодавства (зокрема у законах) [5, с. 169]. Тому логічним є внесення змін до спеціального транспортного законодавства.

Транспортне законодавство України є дуже широким та розпорошеним. Різноманітні акти приймалися у різний час різними державними органами. Відносини за участі різних видів транспорту регулюються актами окремого навіть не галузевого, а підгалузевого законодавства. Можливо тому вкрай важливими і потрібними виглядають спроби консолідувати широкий і подекуди глибокий масив транспортного законодавства. Пропозиції щодо необхідності розробки та прийняття на законодавчому рівні кодифікованого акта у сфері транспорту висловлювалися мабуть з моменту появи перших транспортних засобів. Але далі цих пропозицій мало хто із дослідників заходив. Дуже нечасто до обґрунтування необхідності прийняття умовного «Транспортного кодексу» дослідниками додавалися хоча б схематичні нариси його майбутнього змісту.

У зв'язку із викладеним у попередньому абзаці, слід уважніше придивитися до пропозицій, викладених у підсумках згадуваного дисертаційного дослідження Е. М. Деркач. У цій роботі також пропонується напрям розвитку транспортного законодавства у бік прийняття комплексного законодавчого акту, що врегулює діяльність всіх видів транспорту, а саме єдиного Транспортного кодексу, який об'єднає норми транспортних кодексів, статутів та законів. Це має сприяти уніфікації термінології та покращенню господарської практики застосування відповідного законодавства, усуненню внутрішніх протиріч та дублювань правових приписів, впорядкуванню чинних нормативних актів у транспортній сфері, створенню умов для рівноправного розвитку всіх форм господарювання, розвитку сучасного ринку транспортних послуг тощо. І саме заслугою Е. М. Деркач є розроблення концептуальних засад проєкту Транспортного кодексу: мають бути збалансовані публічні та приватні інтереси, передбачені сучасні тенденції комерціалізації перевізного процесу, його діджиталізації, розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень, регламентовано правовий статус нових учасників ринку транспортних послуг. Транспортний кодекс має складатися із Загальної та Особливої частини. До Загальної частини доцільно включити універсальні положення щодо усіх видів транспорту: загальні положення, визначення основних понять, що вживаються в тексті кодексу; принципи транспортної діяльності; засади державного управління та регулювання у галузі транспорту; тарифи, збори, плата у галузі транспорту; технічне регулювання у галузі транспорту; ліцензування у галузі транспорту; забезпечення безпеки на транспорті; загальні положення про інфраструктуру транспорту; розвиток конкуренції у галузі транспорту; державно-приватне партнерство у галузі транспорту; організація транспортної діяльності; учасники транспортних відносин; окремі види господарської діяльності у галузі транспорту (перевезення вантажів, транспортно-експедиторська діяльність та інші); транспортні договори; відповідальність на транспорті; акти, претензії, позови. В Особливій частині могли б знайти відображення особливості правового регулювання господарської діяльності окремих видів транспорту, зокрема: правове регулювання господарської діяльності у сферах автомобільного транспорту; залізничного транспорту; повітряного транспорту; морського транспорту; внутрішнього

водного транспорту; правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні (мультимодальних перевезень) [1].

Наведені складові Загальної та Особливої частин майбутнього Транспортного кодексу сьогодні можуть знайти місце у легальній або хоча б доктринальній концепції удосконалення й упорядкування транспортного законодавства. А уже пізніше за цими складовими значною за кількістю та рівнем командою науковців може бути розроблено відповідні проекти майбутнього кодифікованого акту, винесені на громадське обговорення, а в підсумку затверджені і прийняті як кодифікований закон.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Деркач Е. М. Правове регулювання господарської діяльності у сфері транспорту: дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2021. 545 с.
2. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.
3. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18-22. Ст. 144.
4. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 2 березня 2015 року № 222-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 23. Ст. 158.
5. Деревянко Б. В. Ліцензування як засіб регулюючого впливу держави на діяльність навчальних закладів. *Форум права*. 2011. № 4. С. 167–178. URL: <http://dspace.puet.edu.ua/handle/123456789/6598>

#### ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ТА ВИДИ ДОГОВОРІВ У РИМСЬКОМУ ПРАВІ

*Калініченко А. Р.,*

*НК – Тетюк Л. М., канд. іст. наук, доцент*

*Черкаський державний технологічний університет*

Договір (*contractus*) – одне з найбільш поширених у Римі джерел виникнення зобов'язань. Римські юристи зазначали, що в основі договору лежить взаємна угода кількох осіб. Договір як підстава виникнення зобов'язань мав місце тоді, коли воля сторін була спрямована на встановлення, зміну, припинення прав і обов'язків, тобто на встановлення зобов'язальних відносин. Розрізняли одно- і двосторонні договори, так само як і зобов'язання, що виникали з них. Договори, в яких одна сторона має тільки право, а інша – тільки обов'язки, називалися односторонніми (наприклад, договір позики), а договори, в яких кожна із сторін мала і права, і обов'язки – двосторонніми. Права і обов'язки розподілялися між сторонами не завжди рівномірно. Інколи одна сторона мала за договором більше прав і менше обов'язків, а друга, навпаки, – менше прав і більше обов'язків. Існували договори, в яких права і обов'язки розподілялися між сторонами рівномірно, тобто права і обов'язки однієї сторони відповідали обов'язкам і правам іншої. Вони називалися синалагматичними (наприклад, договір купівлі-продажу).

Ризиковані або алеаторні договори – це договори, при яких наперед невідомо, яка з сторін одержить винагороду, а яка збитки. Кожна сторона несе певний ризик, все залежить від випадку; до цього виду договорів належать *emptio spei* або *emptio rei speratae* (купівля надії або купівля майбутньої речі). Наприклад, особа купує за встановлену плату врожай фруктового саду наступного року. Врожаю може й не бути, вона ризикує втратити гроші, які заплатила, тоді вигоду одержить інший. Врожай перевершив всі сподівання, особа одержала великий