



Наукові перспективи  
Видавнича група

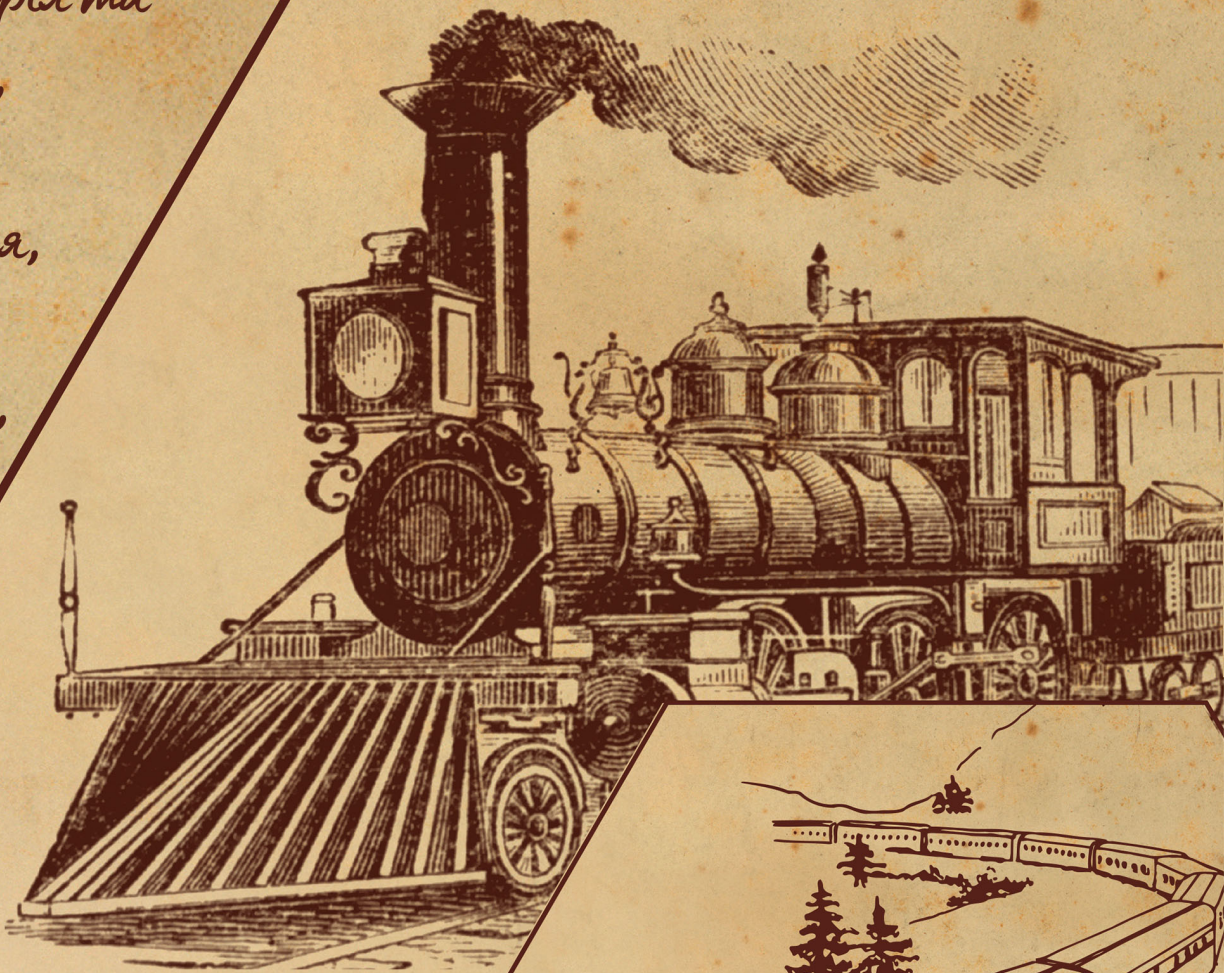


АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ У СУЧАСНІЙ  
НАУЦІ

№7(37)

2025

*Серія: історія та  
археологія,  
державне  
управління,  
економіка,  
педагогіка,  
техніка,  
право*



*Всеукраїнська асамблея докторів наук з державного управління  
Асоціація науковців України  
Науковий парк Національного Авіаційного Університету*



у рамках роботи Видавничої групи «Наукові перспективи»

# *«Актуальні питання у сучасній науці»*

*(Серія «Педагогіка», Серія «Право», Серія Економіка»,  
Серія «Державне управління», Серія «Техніка»,  
Серія «Історія та археологія»)*

*Випуск № 7(37) 2025*

*Київ – 2025*

*Ukrainian Assembly of Doctors of Sciences in Public Administration  
Association of Scientists of Ukraine  
Scientific Park of the National Aviation University*



within the work of the Publishing Group "Scientific Perspectives"

# *«Current issues in modern science»*

*("Pedagogy" Series, "Law" Series, Economy Series,  
"Public Administration" Series, "Technology" Series,  
"History and Archeology" Series)*

*Issue № 7(37) 2025*

*Kyiv – 2025*

**«Актуальні питання у сучасній науці (Серія «Педагогіка», Серія «Право», Серія Економіка», Серія «Державне управління», Серія «Техніка», Серія «Історія та археологія»)»: журнал. 2025. № 7(37) 2025. С. 1229.**

Свідоцтво про державну реєстрацію Серія Серія KB № 25116-15056P.



Згідно наказу Міністерства освіти і науки України 10.10.2022 № 894 журналу присвоєні категорії "Б" із права (спеціальність - 081 Право), економіки (спеціальність - 076 Підприємництво та торгівля), педагогіки (спеціальність - 014 Середня освіта) та державного управління (спеціальність - 281 Публічне управління та адміністрування).

Згідно наказу Міністерства освіти і науки України від 20.02.2023 № 185 журналу присвоєно категорію "Б" із історії та археології (спеціальність - 032 Історія та археологія)

**Рекомендовано до друку Президією Всеукраїнської Асамблеї докторів наук з державного управління (Рішення від 11.07.2025, № 7/7-25).**

*Журнал видається за підтримки Інституту філософії та соціології Національної Академії Наук Азербайджану (Баку, Азербайджан), Міждержавної гільдії інженерів консультантів, громадської організації «Християнська академія педагогічних наук України» та громадської організації «Всеукраїнська асоціація педагогів і психологів з духовно-морального виховання».*

*Журнал публікує оригінальні дослідницькі та оглядові розвідки з теоретичних та прикладних аспектів державного управління, права, економіки, історії, педагогіки, техніки для їх інтеграції у європейський, світовий науковий простір. Цільова аудиторія: науковці, працівники вищих навчальних закладів та наукових інституцій, здобувачі вищої освіти, а, також фахівці тематики журналу.*

*Журнал включено до міжнародної наукометричної бази Index Coperticus (IC), міжнародної пошукової системи Google Scholar та до міжнародної наукометричної бази даних Research Bible.*



**Головний редактор: Даций Олександр Іванович** - доктор економічних наук, професор, Заслужений працівник освіти України, завідувач кафедри фінансів, банківської та страхової справи Міжрегіональної академії управління персоналом (Київ, Україна)

#### **Редакційна колегія:**

Балалаєва (Дорошенко) Катерина Вікторівна - кандидат технічних наук, доцент кафедри авіаційних двигунів Національного авіаційного університету (Київ, Україна)

Бельська Тетяна Валентинівна - доктор наук з державного управління, доцент, завідувач кафедри менеджменту Інституту підготовки кадрів державної служби зайнятості (Київ, Україна)

Будник Вікторія Анатоліївна - кандидат економічних наук, професор, професор кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій Державного університету інфраструктури та технологій (Київ, Україна)

Гбур Зоряна Володимирівна - доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри управління охороною здоров'я та публічного адміністрування Національного університету охорони здоров'я України імені П.Л.Шупика (Київ, Україна)

Герасименко Юлія Сергіївна - доктор економічних наук, доцент, професор кафедри педагогіки, психології та менеджменту Білоцерківського інституту неперервної професійної освіти Державного закладу вищої освіти «Університет менеджменту освіти» Національної академії педагогічних наук України (Біла Церква, Україна)

Дегтяр Олег Андрійович — доктор наук з державного управління, доцент, доцент кафедри менеджменту і адміністрування Харківського національного університету міського господарства ім. О. М. Бекетова (Харків, Україна)

Закієв Іслам Муса-Огли - старший науковий співробітник кафедри підтримання льотної придатності авіаційної техніки Національного авіаційного університету (Київ, Україна)

Заячківська Оксана Василівна - кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів та економічної безпеки Національного університету водного господарства та природокористування (Рівне, Україна)

Іванченко Євгенія Вікторівна — кандидат технічних наук, доцент, професор кафедри безпеки інформаційних технологій Національного авіаційного університету (Київ, Україна)



## СЕРІЯ «Право»

- Tuz O.S., Biletsky V.O., Karpets O.R.** 377  
*THEORETICAL BASES FOR ORGANISING VISUAL SURVEILLANCE BY OPERATIONAL UNITS OF THE STATE BORDER GUARD SERVICE OF UKRAINE*
- Беззубов Д.О.** 386  
*ЗЕМЕЛЬНИЙ КАДАСТР І ДЕРЖАВНА РЕЄСТРАЦІЯ ПРАВ НА ЗЕМЛЮ: ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ*
- Бурлак О.В.** 396  
*ЗАХИСТ ПРАВ КРИМСЬКОТАТАРСЬКОГО НАРОДУ В МІЖНАРОДНИХ ЮРИСДИКЦІЙНИХ ОРГАНАХ*
- Волкова Ю.М.** 409  
*ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ ПОЛІГРАФА ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я ОСОБИ (НА ПРИКЛАДІ СТ. 127 КК УКРАЇНИ)*
- Горецький О.В.** 418  
*ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МІЖНАРОДНИХ РЕГІОНАЛЬНИХ МЕХАНІЗМІВ ЗАХИСТУ ПРАВ ЛЮДИНИ*
- Гризоглазов Д.В., Нікончук А.М.** 426  
*ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРОЦЕСУ ВПРОВАДЖЕННЯ ЦИФРОВОЇ ВАЛЮТИ ЦЕНТРАЛЬНИМИ БАНКАМИ*
- Ємельянов В.Р., Островський С.О.** 437  
*ПІДСТАВИ ТА ПОРЯДОК ПРИЗУПИНЕННЯ ВІЙСЬКОВОЇ СЛУЖБИ: ПРОБЛЕМИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ*
- Кірін Р.С., Хоменко В.Л., Пашенко О.А.** 447  
*ІННОВАЦІЙНА СКЛАДОВА РЕЗІЛЬСЕНТНОСТІ МІСТА: ЦИФРОВІ ТА ПРАВОВІ ВИМІРИ*
- Кориляк М.Б.** 469  
*ОСОБЛИВОСТІ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ДОГОВОРІВ У СФЕРІ ЖИТЛОВОГО БУДІВНИЦТВА*
- Лепей М.В.** 481  
*ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПІДГОТОВЧІ ЗАХОДИ ДО ПРОВЕДЕННЯ ОГЛЯДУ (КРИМІНАЛІСТИЧНИЙ АСПЕКТ)*



<b>Максіменцева Н.О.</b> <i>КОНСТИТУЦІЙНІ ЗАСАДИ ОСОБЛИВОСТЕЙ ПАРЛАМЕНТАРИЗМУ ЩОДО ОБМЕЖЕННЯ ПРАВ І СВОБОД ЛЮДИНИ І ГРОМАДЯНИНА В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ</i>	490
<b>Олішевський І.В.</b> <i>НЕЛЕГАЛЬНИЙ МІГРАНТ ЧИ ПОРУШНИК ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ: ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РОЗМЕЖУВАННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ</i>	503
<b>Орел Л.В., Чернега Р.Т., Пушина Н.Л., Ковтун І.В.</b> <i>ПРАВОСУБ'ЄКТНІСТЬ ЮРИДИЧНИХ ОСІБ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ</i>	514
<b>Поляк У.Ю.</b> <i>СВІДОЦЬКИЙ ІМУНІТЕТ ОСІБ, ЯКИМ ВІДОМА ЛІКАРСЬКА ТАЄМНИЦЯ</i>	523
<b>Похиленко І.С.</b> <i>ПРАВОВІ РЕЖИМИ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ</i>	531
<b>Савкін О.</b> <i>ПОМИЛКИ АРГУМЕНТАЦІЇ НА ШЛЯХУ ВСТАНОВЛЕННЯ ІСТИНИ У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ</i>	543
<b>Скапоущенко О.Д.</b> <i>ПРАВОВІ ПРИНЦИПИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ</i>	560
<b>Щербатюк О.О.</b> <i>ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО ВПРОВАДЖЕННЯ ЦИФРОВИХ ТЕХНО- ЛОГІЙ, ЩО НАПРАВЛЕНІ НА ВІДНОВЛЕННЯ УКРАЇНИ</i>	570

## **СЕРІЯ «Історія та археологія»**

<b>Кіцелюк В.В.</b> <i>ДО ІСТОРІЇ І ГЕНЕАЛОГІЇ ШЛЯХТИЧІВ ШУМЛЯНСЬКИХ З ШУМЛЯН В ГАЛИЦЬКІЙ ЗЕМЛІ З ДРУГОЇ ЧВЕРТІ XV ДО КІНЦЯ XVI СТ.</i>	581
<b>Кліш А.</b> <i>РОЗВИТОК ХАРЧОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ НА ПРАВОБЕРЕЖНІЙ УКРАЇНІ НАПРИКІНЦІ XIX — НА ПОЧАТКУ XX СТОЛІТТЯ: ЕКОНОМІЧНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ГАЛУЗЕВА СПЕЦІАЛІЗАЦІЯ</i>	598



УДК 346

[https://doi.org/10.52058/2786-6300-2025-7\(37\)-531-542](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2025-7(37)-531-542)

**Похиленко Ірина Сергіївна** кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри права і публічного управління, Київський національний університет будівництва і архітектури, м. Київ, <https://orcid.org/0000-0001-5409-7408>

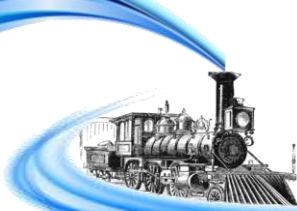
## ПРАВОВІ РЕЖИМИ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

**Анотація.** Забезпечення безперервного потоку товарів є запорукою успішного функціонування держави та гарантією розвитку економіки, де транспортна система відіграє ключову роль. Особливо важливою вона стає в умовах збройної агресії, коли ефективність логістики напряму впливає на обороноздатність і життєдіяльність критичної інфраструктури. Після початку повномасштабного вторгнення Російської Федерації у 2022 році Україна зіткнулася з безпрецедентними викликами: закриття повітряного простору, блокада морських портів, руйнування звичних логістичних ланцюгів. У відповідь було вжито заходів з перебудови вантажопотоків, впровадження мультимодальних маршрутів та міжнародних угод, що супроводжувалося значною адаптацією національного законодавства у сфері транспортної діяльності.

Воєнний стан відкрив можливості для застосування виняткових заходів: обмеження руху, військова логістика, реквізиція транспорту, зміни в митному контролі, що вимагає збалансованого юридичного механізму, який враховує оборонні потреби і права громадян. Аналіз сучасних правових режимів транспортної діяльності в умовах воєнного стану показує наявність прогалин у нормативній базі та необхідність удосконалення законодавства.

Дослідження базується на роботах українських і зарубіжних науковців, що охоплюють теоретичні основи та практичні аспекти господарсько-правового регулювання, транспортних послуг, міжнародних перевезень, а також авіаційної діяльності. Зокрема, увага приділяється адаптації законодавства до умов воєнного часу, спрощенню вимог для водіїв, міжнародній співпраці (зокрема, Угоді з ЄС про вантажні перевезення), а також унікальному правовому режиму морських перевезень у рамках Чорноморської зернової ініціативи.

Особливі виклики постають перед авіаційною галуззю, яка зазнала значних втрат кадрового потенціалу і вимушена шукати шляхи відновлення. Усі ці фактори підкреслюють необхідність комплексного підходу до правового регулювання транспортної діяльності, що враховує оперативні виклики, міжнародний контекст і перспективи подальшого розвитку.



*Ключові слова:* господарська діяльність, транспортне право, транспортне законодавство, авіаційна діяльність, торговельне мореплавство, морські перевезення, повітряні перевезення, воєнний стан, післявоєнне відновлення

**Pokhylenko Iryna Serhiyivna** Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Law and Public Administration, Kyiv National University of Construction and Architecture, Kyiv, <https://orcid.org/0000-0001-5409-7408>

## **LEGAL REGIMES OF TRANSPORT ACTIVITY UNDER MARTIAL LAW**

**Abstract.** Ensuring the uninterrupted flow of goods is a key prerequisite for the successful functioning of a state and a guarantee of economic development, with the transport system playing a pivotal role. This becomes particularly critical in times of armed aggression, when the efficiency of logistics directly affects national defense capabilities and the viability of critical infrastructure. Following the full-scale invasion by the Russian Federation in 2022, Ukraine faced unprecedented challenges: the closure of its airspace, blockade of seaports, and the destruction of established logistical chains. In response, measures were taken to restructure freight flows, implement multimodal transport routes, and conclude international agreements, all of which required substantial adaptation of national legislation governing transport activities.

Martial law has created the legal basis for the implementation of extraordinary measures, such as movement restrictions, military logistics, requisitioning of vehicles, and amendments to customs controls. These developments necessitate a balanced legal mechanism that takes into account both defense needs and the protection of citizens' rights. The analysis of current legal regimes of transport activity under martial law reveals significant regulatory gaps and highlights the need for legislative improvement.

This study builds upon the works of Ukrainian and foreign scholars, covering both theoretical foundations and practical aspects of commercial law regulation, transport services, international freight operations, and aviation activities. Special attention is given to the wartime legal adaptation, simplification of driver qualification requirements, international cooperation (particularly the Agreement with the EU on road freight transport), as well as the unique legal regime governing maritime transport under the Black Sea Grain Initiative.

The aviation sector, in particular, faces acute challenges due to the significant loss of personnel and the urgent need for strategic recovery solutions. All of these factors underscore the necessity of a comprehensive approach to the legal regulation of transport activities—one that incorporates operational exigencies, international legal dynamics, and the long-term prospects of post-war recovery and development.



**Keywords:** commercial activity, transport law, transport legislation, aviation activities, maritime trade, maritime transport, air transport, martial law, post-war recovery.

**Постановка проблеми.** Забезпечення безперервного потоку товарів є запорукою успішного функціонування держави і гарантією розвитку економіки, а транспортування відіграє в цьому ключову роль. Саме транспортна система, як інтегрований комплекс, дозволяє забезпечити своєчасну доставку сировини, продукції, гуманітарної допомоги, військових вантажів, а також мобільність населення у надзвичайних умовах. Особливої ваги транспортна діяльність набуває в умовах збройної агресії, коли ефективність логістичних процесів безпосередньо впливає на стійкість держави, її обороноздатність та життєдіяльність критичної інфраструктури.

Після початку повномасштабного вторгнення Російської Федерації у 2022 році Україна зіткнулася з безпрецедентними викликами у сфері транспорту. Звичні логістичні ланцюги зазнали радикальних змін: авіап перевезення були повністю припинені через закриття повітряного простору над територією України, що стало вимушеним заходом безпеки, пов'язаним із загрозою обстрілів та актів міжнародного тероризму. Одночасно морські порти України, насамперед у Чорному та Азовському морях, опинилися під блокадою або у зоні бойових дій, що фактично паралізувало традиційні маршрути експорту та імпорту товарів.

У таких умовах виникла гостра потреба у пошуку альтернативних логістичних рішень. Україна змушена була оперативно перебудовувати вантажопотоки, зокрема, через використання європейських портів, створення «зелених коридорів», розвиток мультимодального транспорту, а також укладення нових міжнародних угод для забезпечення безперервного переміщення вантажів. Усі ці процеси супроводжуються необхідністю комплексної адаптації національного законодавства, особливо в частині нормативно-правового регулювання транспортної діяльності у надзвичайних умовах.

Воєнний стан, як особливий правовий режим, відкриває для держави можливість застосовувати цілу низку виняткових заходів: від особливого режиму в'їзду/виїзду осіб до обмеження або повного зупинення руху транспортних засобів, запровадження військової логістики, реквізиції приватного транспорту, змін у правилах митного та прикордонного контролю. Це вимагає створення нового юридичного механізму, який би не тільки врегулював зазначені процеси, а й забезпечував баланс між потребами оборони і дотриманням прав громадян та підприємств.

Усе це зумовлює нагальну необхідність дослідити сучасні правові режими транспортної діяльності в Україні в умовах воєнного стану. Актуальним є



виявлення наявних прогалин у нормативно-правовій базі, колізій між різними рівнями регулювання (національне – міжнародне), а також визначення напрямів удосконалення законодавства для забезпечення ефективного функціонування транспортної системи в умовах збройного конфлікту.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Методологічною основою дослідження стали праці українських та іноземних науковців О. Беяневич, А. Бобкової, О. Вінник, О. Віхрова, О. Гарагонича, С. Грудницької, Б. Деревянка, Р. Джабраїлова, Д. Задихайла, Г. Знаменського, І. Коваль, В. Мамутова, В. Мілаш, Л. Ніколенко, О. Подцерковного, В. Резнікової, В. Устименка, В.Щербини та інших учених.

Питання правового регулювання транспортної сфери в Україні досліджувалися у працях як до початку повномасштабної війни, так і в період після 2022 року. Значний внесок у теоретичне осмислення правової природи транспортної системи зробила О. Клепікова, яка у монографії «Правова організація транспортної системи України» [1] комплексно дослідила правову природу транспортної діяльності з позицій господарського права. Авторка проаналізувала галузеву структуру транспортної системи, правовий статус її суб'єктів, внутрішньосистемні господарські зв'язки та особливості дозвільних процедур. Окрему увагу приділено питанням державного регулювання, інституційної побудови транспортної політики та кодифікації транспортного законодавства. Незважаючи на довоєнний характер дослідження, ці підходи залишаються методологічно важливими для аналізу трансформацій транспортної системи в умовах воєнного стану.

Актуалізацію проблематики правового режиму транспортної діяльності в нових соціально-економічних умовах здійснено у монографії Е. Деркач «Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності» [2]. У праці обґрунтовано напрями вдосконалення господарсько-правового регулювання, з урахуванням необхідності активізації публічно-приватного партнерства, оптимізації державного і договірної регулювання, а також зміцнення правових позицій суб'єктів транспортної діяльності. Авторка пропонує концептуальні підходи до розвитку законодавства у сфері транспорту, що є надзвичайно актуальним в умовах війни та післявоєнного відновлення.

Окрему увагу правовим аспектам транспортних послуг приділено у роботі А.Пальченка та О. Кузніченка [3], де досліджено правову природу транспортних правовідносин, які виникають між транспортними підприємствами та споживачами. Автори визначили транспортні послуги як об'єкт цивільних прав, підкреслили їх особливу структуру, що включає результативність, строк виконання, суб'єктивний склад і правовий режим надання. Особливо цінним є акцент на впливі воєнних обставин на якість, доступність і юридичне оформлення транспортних послуг. Дослідження також вказує на необхідність



врахування змін у характері договірних зобов'язань у сфері транспорту в умовах воєнного стану.

У працях А. Матвеевої та В. Панченка [4] увагу зосереджено на нормативно-правовому забезпеченні міжнародних перевезень в умовах війни. Автори розглянули ключові виклики, з якими зіткнулися як держава, так і суб'єкти ринку, проаналізували «Зернову ініціативу», транспортний «безвіз» з ЄС, та зробили висновки про необхідність перегляду концептуальних засад правового регулювання міжнародного транспорту в контексті нових безпекових викликів.

Зазначена тематика раніше частково досліджувалась і автором цієї роботи – І. Похиленко [5, 6]. У свої публікаціях, здійснено спробу теоретичного осмислення сутності авіаційної діяльності як складової транспортної системи. У працях розглянуто підходи до правового визначення авіаційної діяльності, її ознаки, види та місце в системі транспортного права. Ці напрацювання є підґрунтям для подальшого аналізу трансформацій правового режиму авіаційного транспорту в умовах воєнного стану, зокрема з огляду на припинення цивільних авіаперевезень після 2022 року.

Таким чином, сучасна наукова думка закладає методологічні та прикладні основи для дослідження правових режимів транспортної діяльності. Однак комплексне вивчення правових трансформацій транспортного сектору в умовах воєнного стану потребує подальших досліджень, зокрема у частині координації нормативних рішень, захисту прав учасників транспортного процесу та відновлення транспортної інфраструктури після завершення бойових дій.

**Метою статті** є комплексний аналіз особливостей правових режимів транспортної діяльності в Україні під час воєнного стану. Зокрема, ставиться завдання з'ясувати, які нормативні зміни були запроваджені для забезпечення роботи авіа-, морського та інших видів транспорту, виявити суперечності чи прогалини в чинному регулюванні, а також окреслити напрями подальших наукових досліджень у посткризовий період.

**Виклад основного матеріалу.** Відповідно до п.6 та 7 статті 8 Закону України від 12.05.2015 р. «Про правовий режим воєнного стану» В Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан, військове командування разом із військовими адміністраціями (у разі їх утворення) можуть самостійно або із залученням органів виконавчої влади, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування запроваджувати та здійснювати в межах тимчасових обмежень конституційних прав і свобод людини і громадянина, а також прав і законних інтересів юридичних осіб, передбачених указом Президента України про введення воєнного стану, такі заходи правового режиму воєнного стану: встановлювати у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, особливий режим в'їзду і виїзду, обмежувати свободу



пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також рух транспортних засобів; перевіряти документи у осіб, а в разі потреби проводити огляд речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян, за винятком обмежень, встановлених Конституцією України.

Порядок встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 року № 1455 (далі Порядок № 1455) визначає процедуру встановлення заходів особливого режиму.

Відповідно до Порядку № 1455, **особливий режим** є комплекс заходів, які здійснюються в Україні або її окремих місцевостях, де введено воєнний стан з метою недопущення несанкціонованого переміщення громадян України, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів, що є критично важливим у зонах бойових дій або на прилеглих до фронту територіях.

У правовому аспекті значення Порядку № 1455 полягає в тому, що він надає чітку **процедуру для реалізації заходів безпеки**: визначення блокпостів, запровадження комендатур, формування патрулів, організація пропускового режиму. Особлива увага приділяється **легітимації використання транспортних засобів**, включно з можливістю **тимчасового вилучення** таких засобів для службового використання — за згодою власників (крім майна дипломатичних і міжнародних представництв).

Окремий правовий режим стосується **переміщення вантажів**, що має велике значення для гуманітарних перевезень, військової логістики та забезпечення критичної інфраструктури. Порядком передбачено **контроль на блокпостах**: перевірка вантажів, затримання при виявленні порушень, тимчасове блокування руху. Встановлення таких обмежень є **законним** лише за наявності указу Президента України про введення воєнного стану та відповідного наказу військового командування.

Таким чином, **право на свободу пересування, свободу приватної власності та підприємницьку діяльність** підлягають тимчасовому обмеженню у **передбачених законом формах та межах**, що прямо узгоджується з частиною другою статті 64 Конституції України.

У практичному вимірі ці норми забезпечують **ефективне функціонування транспорту**: з одного боку, **обмеження в'їзду та виїзду** сприяють недопущенню проникнення диверсійних груп або незаконного переміщення товарів і осіб, а з іншого боку, можливість **видання перепусток, організація маршрутів гуманітарних колон** і логістичних коридорів дозволяє підтримувати мінімально необхідний рівень транспортування життєво важливих вантажів.



Важливо наголосити, що **Порядок № 1455** деталізує також **права та обов'язки патрулів**, включно з правом **тимчасово обмежувати або забороняти рух, використовувати транспорт та зв'язок**, а також **застосовувати силу та зброю** у межах, визначених законодавством. Таким чином, в умовах воєнного стану правоохоронні органи й військові формування фактично виконують функції **нагляду та контролю за транспортною мережею**.

Узагальнюючи, можна стверджувати, що правове регулювання транспортної діяльності в умовах воєнного стану в Україні відбувається **в рамках нормативно визначеного особливого режиму**, який має **оперативний характер**, ґрунтується на публічному інтересі та обмежує права лише в обсязі, необхідному для досягнення мети — захисту держави і громадян.

У зв'язку з гострою потребою в оперативному забезпеченні перевезень під час воєнного стану, урядом України було запроваджено **тимчасове спрощення порядку допуску до керування транспортними засобами**. Зокрема, **постановою Кабінету Міністрів України від 22 березня 2022 р. № 348** було внесено зміни до постанови КМУ № 184 від 3 березня 2022 року, якими дозволено особам, що мають посвідчення водія категорії **В**, керувати **транспортними засобами категорій С та С1** (вантажні автомобілі).

Це рішення дозволяє гнучко реагувати на потреби фронту та тилу в умовах масштабної мобілізації та нестачі кваліфікованих водіїв вантажного транспорту. Такий захід є тимчасовим, обмеженим періодом дії воєнного стану, і не змінює фундаментальних вимог до професійної підготовки водіїв у мирний час.

Запровадження такого режиму має **подвійне значення**:

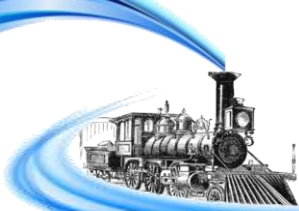
**Забезпечення мобільності та логістики**: дозволяє залучати додаткові людські ресурси до перевезення вантажів, у тому числі військових, гуманітарних, евакуаційних, а також вантажів для критичної інфраструктури.

**Оптимізація кадрового ресурсу**: унеможлиблює зупинку процесів транспортування через формальну відсутність «відповідної категорії» у посвідченні, що було б надмірним формалізмом у кризовій ситуації.

Водночас така зміна породжує **ризики для безпеки дорожнього руху**, адже керування вантажними транспортними засобами потребує специфічних навичок. Проте в умовах воєнного часу правовий баланс зміщується в бік **пріоритету ефективності та швидкості реагування**, що є прийнятним за умови належного інструктажу водіїв.

У контексті правового режиму транспортної діяльності це є прикладом **тимчасового пом'якшення нормативних бар'єрів** — специфічного інструменту державного управління, який сприяє **підвищенню функціональної стійкості транспортної системи** в умовах надзвичайного правового режиму.

Загалом, постанова № 348 демонструє, як держава **переводить транспортне регулювання у режим оперативного управління**, де діють не загальні



правила мирного часу, а спеціальні правові конструкції, що слугують потребам оборони, захисту населення та функціонування критичних служб.

З урахуванням збройної агресії Російської Федерації проти України та необхідності забезпечення безперервного функціонування міжнародних логістичних ланцюгів в умовах війни, особливої актуальності набуває аналіз сучасного правового регулювання транспортної діяльності на міждержавному рівні. У цьому контексті варто звернути увагу на Угоду між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 29 червня 2022 року, яка є невід'ємним елементом забезпечення так званих Шляхів солідарності між Україною та ЄС.

Цей міжнародний договір, як тимчасовий інструмент підтримки української транспортної системи та забезпечення торговельно-економічного обміну, був змінений відповідною Угодою про внесення змін, затвердженою Указом Президента України №642/2024 від 20 вересня 2024 року. Зазначені зміни мають на меті адаптацію правового режиму міжнародних автомобільних вантажних перевезень до умов воєнного стану, поглиблення інституціоналізованої співпраці між сторонами та зміцнення механізмів правозастосування.

Зокрема, нова редакція Угоди передбачає низку ключових положень. По-перше, було продовжено термін дії документа до 30 червня 2025 року з можливістю подальшого автоматичного продовження на шість місяців, що свідчить про стабілізаційний характер правової співпраці у сфері транспорту. По-друге, деталізовано вимоги до наявності дозвільних документів у перевізників та запроваджено обов'язковість зберігання паперових копій ліцензій у транспортних засобах, що є важливим з точки зору забезпечення оперативного контролю.

Особливої уваги заслуговує впровадження уніфікованої системи маркування транспортних засобів, яка передбачає наявність спеціальної наліпки на лобовому склі автомобіля. Такий інструмент правозастосування має превентивну мету — полегшення контролю за дотриманням положень Угоди без надмірного втручання у транспортні потоки.

Крім того, нова редакція Угоди містить положення щодо взаємного обміну інформацією між компетентними органами Сторін про порушення, допущені операторами, та санкцій, застосованих у зв'язку з цим. Передбачено, що оператори, які систематично порушують правила дорожнього руху або здійснюють перевезення поза межами, визначеними Угодою, можуть бути позбавлені права користування її перевагами. Запроваджується інструмент оперативного моніторингу у вигляді спеціальної робочої групи з питань імплементації Угоди та забезпечується механізм звітування перед Спільним комітетом.

Окремо врегульовано питання можливого «значного порушення ринку автомобільних перевезень» на території однієї зі сторін, що надає право на



тимчасове часткове або повне призупинення дії Угоди. Підставою для такого рішення є суттєве перевищення пропозиції над попитом у відповідній географічній зоні, що може призводити до загрози фінансової стабільності національних перевізників.

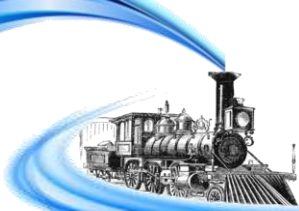
Таким чином, зазначена Угода, з урахуванням внесених змін, виконує функцію гнучкого регуляторного механізму, який дозволяє своєчасно реагувати на кризові явища у сфері міжнародних автоперевезень та забезпечує баланс між спрощенням процедур і захистом національних ринків. Її положення є прикладом правового режиму, що інтегрує елементи стабільності, безпеки, відповідальності та цифрової трансформації транспортної сфери у воєнний період.

Одним із ключових правових режимів, який функціонував у сфері морського транспорту під час повномасштабної збройної агресії Російської Федерації проти України, стала так звана Ініціатива з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів (Чорноморська зернова ініціатива). Цей тимчасовий механізм, запроваджений у липні 2022 року, складався з двох паралельних, дзеркальних угод: між Україною, ООН і Туреччиною та між Росією, ООН і Туреччиною. Його реалізація була покликана гарантувати безпечний експорт української аграрної продукції у контексті загострення глобальної продовольчої кризи, спричиненої блокадою українських портів.

Угоди, підписані 22 липня 2022 року в Стамбулі, передбачали створення спеціального морського коридору в Чорному морі для проходу торговельних суден з вантажем зерна, борошна, соняшникової олії, кукурудзи та інших продуктів. З метою забезпечення транспарентності та безпеки функціонування ініціативи було створено Спільний координаційний центр (СКЦ) під егідою ООН, до складу якого увійшли представники усіх чотирьох сторін. СКЦ забезпечував реєстрацію суден, супровід та інспекцію вантажів, зокрема в турецьких портах, відповідно до затверджених процедур.

Формування Чорноморського гуманітарного коридору стало юридичним нововведенням у сфері міжнародного морського права, оскільки відповідні положення щодо заборони на присутність військових суден або літальних апаратів у зоні радіусом 10 морських миль від торговельного судна фактично надавали йому статус об'єкта міжнародного гуманітарного захисту. Такий режим не є типовим для зон активного збройного конфлікту, що свідчить про адаптивність норм морського права в умовах війни.

Попри досягнуті домовленості, з самого початку реалізації ініціативи існували серйозні загрози її порушення. Уже 23 липня 2022 року, менш ніж через добу після підписання угод, РФ здійснила ракетний обстріл Одеського морського торговельного порту. Надалі мали місце як спроби політичного шантажу з боку Росії, так і пряма військова агресія щодо інфраструктури, пов'язаної з експортом



зерна. Особливої уваги потребують дії РФ після офіційного виходу з угоди 17 липня 2023 року: обстріли портів Одеси, Чорноморська, Ізмаїла, Рені, а також морської інфраструктури на Дунаї кваліфікуються як систематичне порушення принципу свободи мореплавства та принципів гуманітарного права.

Після фактичного зупинення дії зернової ініціативи Україна у відповідь оголосила створення альтернативного гуманітарного коридору в Чорному морі та попередила про наявність воєнної загрози для суден, що прямують до портів РФ або окупованих територій. Це рішення відображає зміни в правовому режимі морського транспорту, зокрема — його трансформацію в умовах асиметричної війни, коли одна зі сторін намагається зберегти функціональність цивільної логістики на тлі системного військового тиску.

Загалом реалізація Чорноморської зернової ініціативи продемонструвала потенціал багатосторонньої дипломатії в галузі безпеки морських перевезень у період збройного конфлікту. За час дії угоди з липня 2022 до жовтня 2022 року з портів України було експортовано понад 9 млн тонн сільськогосподарської продукції до 40 країн світу, зокрема до Іспанії, Туреччини, Китаю, Італії та Єгипту. Однак ефективність цієї ініціативи виявилася обмеженою як через залежність від волі агресора, так і через відсутність міжнародного механізму примусу до виконання домовленостей у разі їх одностороннього порушення.

Таким чином, правовий режим морських перевезень у межах Чорноморської зернової ініціативи став унікальним прикладом тимчасової багатосторонньої домовленості під егідою міжнародної організації, що має обмежену стійкість до зовнішніх збройних загроз. Він засвідчив як можливості міжнародного права у забезпеченні критично важливих ланцюгів постачання, так і його вразливість в умовах гібридної війни та нехтування з боку держави-агресора базовими нормами міжнародного гуманітарного та морського права.

До початку повномасштабної збройної агресії РФ авіаційна галузь України демонструвала динамічний розвиток, маючи повний цикл виробництва авіаційної техніки та висококваліфікований кадровий потенціал. Проте з 24 лютого 2022 року Україна повністю закрила повітряний простір для цивільної авіації, що стало безпрецедентним кроком у сучасній історії держави. Відповідно, всі пасажирські та вантажні рейси через українські аеропорти було припинено, що кардинально змінило логістику: вантажі стали доставлятися через сусідні держави мультимодальними маршрутами, із залученням авіаційного, автомобільного та залізничного транспорту.

Ці зміни мали критичний вплив на кадрову ситуацію. Як зазначають І. Суворова та М. Ігнатуша [7, С.63] пілоти втрачають ліцензії та години нальоту, аеропортовий і наземний персонал – сертифікати та допуски. Існує великий ризик, що дуже швидко вони не зможуть повернутися до виконання своїх професійних обов'язків. Слід відмітити, що значна частина фахівців змінила



професію, емігрувала або була мобілізована, нерідко — поза межами авіаційної спеціалізації. Деяким авіаційним компаніям вдалося зберегти персонал через релокацію, зокрема до країн ЄС.

Ситуацію ускладнює погіршення стану авіаційної освіти. Унаслідок війни зменшилася кількість абітурієнтів, частина студентів виїхала за кордон, а навчальні заклади, внаслідок обстрілів, втратили частину матеріально-технічної бази та викладацького складу. Це веде до ризику втрати покоління кваліфікованих авіаційних кадрів.

Отже, правовий режим авіаційної діяльності в умовах воєнного стану має екстраординарний характер і вимагає адаптації на законодавчому, інституційному та освітньому рівнях. Відновлення галузі можливе лише за умови комплексного підходу та залучення міжнародної підтримки.

**Висновки.** Забезпечення безперервного функціонування транспортної системи є ключовим фактором стійкості держави, особливо в умовах збройної агресії. Транспорт виступає основою для своєчасної доставки сировини, продукції, гуманітарної допомоги, військових вантажів і мобільності населення, що безпосередньо впливає на обороноздатність та життєздатність критичної інфраструктури.

Початок повномасштабної війни в 2022 році спричинив радикальні зміни у логістиці України: закриття повітряного простору, блокада морських портів, перебудова вантажопотоків із використанням європейських маршрутів і мультимодальних перевезень. Відповідь держави полягала у впровадженні особливого правового режиму транспортної діяльності, що дозволив оперативно регулювати пересування людей і вантажів, запроваджувати військову логістику, ревізію транспорту, а також спрощувати деякі нормативні вимоги.

Національне законодавство пройшло значну трансформацію, що забезпечує баланс між потребами оборони і правами громадян та суб'єктів господарювання. Важливим кроком стало впровадження тимчасових пом'якшень, зокрема дозвіл на керування вантажними транспортними засобами водіями з категорією В, що сприяє збереженню мобільності і логістичної спроможності.

Міжнародна співпраця, зокрема угода з ЄС про вантажні автомобільні перевезення та Чорноморська зернова ініціатива, стала важливим інструментом підтримки логістичних ланцюгів під час війни. Однак ефективність таких механізмів залежить від стабільності безпекового середовища та дотримання сторонами міжнародних норм.

Особливі виклики стоять перед авіаційною галуззю: закриття цивільного повітряного простору, втрата кадрового потенціалу, погіршення стану освіти і необхідність адаптації правового режиму авіаційної діяльності.

Таким чином, правове регулювання транспортної діяльності в умовах воєнного стану потребує комплексного підходу, що враховує оперативні виклики, міжнародний контекст, а також довгострокову стратегію відновлення та розвитку транспортної системи України.



***Література:***

1. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України : монографія. – Київ : Видавництво Ліра-К, 2019. – 444 с.
2. Деркач Е. М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 376 с.
3. Пальченко, А. А., Кузніченко, О. В. Особливості транспортних правовідносин при здійсненні транспортних послуг в Україні. Київський часопис права. 2023. № 3. С.103-108. <https://doi.org/10.32782/klj/2023.3.14>
4. Матвєєва 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>
5. Похиленко І. С. Поняття авіаційної діяльності. Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2019. №3. С. 15–19
6. Похиленко І. С. Класифікація авіаційної діяльності. Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2019. №4. С. 21–27.
7. Суворова І.М., Ігнатуша М.С. Перспективи розвитку авіаційної галузі в постконфліктній Україні. Держава та регіони. Економіка та підприємництво. 2024. № 1 (131). С. 62-66. <https://doi.org/10.32782/1814-1161/2024-1-10>.

***References***

1. Klepikova, O. V. (2019). Pravova orhanizatsiia transportnoi systemy Ukrainy [Legal organization of the transport system of Ukraine]: monograph. Kyiv: Vydavnytstvo Lira-K. 444 p. (in Ukrainian)
2. Derkach, E. M. (2021). Kontseptualni zasady hospodarsko-pravovoho rehuliuвання transportnoi diialnosti [Conceptual principles of economic-legal regulation of transport activity]: monograph. Vinnytsia: DonNU imeni Vasyliya Stusa. 376 p. (in Ukrainian)
3. Palchenko, A. A., Kuznichenko, O. V. (2023). Osoblyvosti transportnykh pravovidnosyn pry zdiisnenni transportnykh posluh v Ukraini [Features of transport legal relations in the provision of transport services in Ukraine]. Kyivskiy chasopys prava, (3), 103–108. <https://doi.org/10.32782/klj/2023.3.14> (in Ukrainian)
4. Matvieieva, A. V., Panchenko, V. V. (2023). Pravove zabezpechennia mizhnarodnykh perevezen v umovakh voiennoho stanu [Legal support of international transportations under martial law conditions]. Aktualni problemy prava: teoriia i praktyka, 2(46), 180–192. <https://doi.org/10.33216/2218-5461/2023-46-2-180-192> (in Ukrainian)
5. Pokhylenko, I. S. (2019). Poniattia aviatsiinoi diialnosti [Concept of aviation activity]. Yurydychnyi visnyk «Povitriane i kosmichne pravo», (3), 15–19. (in Ukrainian)
6. Pokhylenko, I. S. (2019). Klasifikatsiia aviatsiinoi diialnosti [Classification of aviation activity]. Yurydychnyi visnyk «Povitriane i kosmichne pravo», (4), 21–27. (in Ukrainian)
7. Suvorova, I. M., Ihnatusha, M. S. (2024). Perspektyvy rozvytku aviatsiinoi haluzi v postkonfliktinii Ukraini [Prospects for the development of the aviation sector in post-conflict Ukraine]. Derzhava ta rehiony. Ekonomika ta pidpriumnytstvo, (1(131)), 62–66. <https://doi.org/10.32782/1814-1161/2024-1-10> (in Ukrainian)