

також й досягнення певних соціальних аспектів (культурних, духовних, наукових тощо). Тому політика відкритості й доступності творів має забезпечуватись на рівні законодавства. З іншої сторони нечіткість критеріїв вільного використання творів призводить до перевищення дозволених меж. При цьому таке порушення може відбуватись як навмисно, так і через відсутність досвіду та оціночний характер законодавчих положень. Як засвідчив аналіз окремих судових справ про порушення авторських прав не завжди позови про захист авторських прав підлягають задоволенню, зокрема й через недоведеність їх порушення. У зв'язку з чим звернення сторін до переговорів, медіації чи інших способів альтернативного врегулювання конфліктів дозволило б: швидше вирішити спірні ситуації; знайти оптимальне вирішення способів, меж та сфери використання творів на умовах вільного використання творів; з'ясувати правомірність дій користувача; визначити можливі шляхи усунення допущених порушень.

Список використаних джерел

1. Кот О.О. Спеціальні способи захисту суб'єктивних цивільних прав. *Право України*. 2017. № 1. С. 91-100.

2. Меморандум про взаєморозуміння між Міністерством економіки України та Всесвітньою організацією інтелектуальної власності щодо співробітництва у сфері інтелектуальної власності від 5 жовтня 2021 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/999_001-21?find=1&text=%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%82#w1_1

Бондар Павло Вадимович,

аспірант кафедри цивільного права

Національного університету «Одеська юридична академія»

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ВІДНОСИН ШЕРІНГУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПОЇЗДКИ У ВОЄННИЙ ЧАС

Війна в Україні прямо або опосередковано вплинула на всі сфери суспільного життя. Структура автомобільних перевезень в умовах воєнного стану зазнала тектонічних змін через вплив одразу декількох факторів:

- через бойові дії несприятливими, а іноді й неможливими, стали умови ведення підприємницької діяльності з перевезення пасажирів – небезпечність стала не єдиною характеристикою поїздки між окремими населеними пунктами. Проблеми з паливно-мастильними матеріалами також наклали відбиток на стан розвитку системи автомобільних перевезень як пасажирів, так і вантажів;
- з'явилися кейси «волонтерських» перевезень з небезпечних регіонів України; вивезення вимушених переселенців за кордони нашої держави;
- неможливість виїзду за кордон чоловіків у віці від 18 до 60 років зумовила скорочення кадрового потенціалу для здійснення міждержавних автомобільних перевезень.

Вже звичні для українців агрегатори таксі та міжміських автомобільних перевезень в умовах воєнного часу вдалися до переформатування своєї роботи з метою допомоги своїм співгромадянам. Так, у додатку агрегатора таксі Bolt з'явилася нова категорія «Support», що надала можливість водіям-волонтерам допомогти з перевезеннями за символічною ціною в 1 грн, а «всі, хто цього потребує, безплатно переміщатись у разі екстреної потреби» [1]. Одеський агрегатор «Бонд» також організував у застосунку можливість обрати вибрати клас авто «Волонтер» або «Волонтер вантажний» [2]. Долучився до вкрай важливого процесу організації волонтерських перевезень також і сервіс пошуку попутників BlaBlaCar [3]. Окрім того для здійснення волонтерських перевезень створювалися спеціалізовані пабліки в соціальній мережі Facebook, групи в месенджерах Viber, Telegram та інших.

Свідомий та громадсько активний вибір підприємців сприяти евакуації цивільного населення та розширенню волонтерського руху є надзвичайно важливим для нашої держави в умовах війни, однак слід зазначити, що невирішеним залишається питання врегулювання даних відносин між перевізником та пасажиром, особливо з огляду на непоодинокі факти обману, шахрайства [4] та скоєння псевдоводіями-волонтерами інших дій, направлених на порушення цивільних прав пасажирів.

Перш за все, необхідно відзначити, що перевезення, яке здійснюється безоплатно, за символічну плату (1 грн. у випадку таксі «Бонд»), або з урахуванням лише витрат на паливо за час поїздки в будь-якому випадку повинні бути ідентифіковані як договірні цивільні відносини з перевезення пасажирів. Відповідно до положень загальної для всіх договірних зобов'язань з надання послуг ст. 903 ЦК України, якщо договором

передбачено надання послуг за плату, замовник зобов'язаний оплатити надану йому послугу в розмірі, у строки та в порядку, що встановлені договором. Як зазначає І. Лукасевич-Крутник, диспозитивне формулювання свідчить, що законодавець надав перевагу договірному врегулюванню питання оплати послуг, а договори з надання транспортних послуг можуть бути оплатними і безоплатними, що визначається на розсуд сторін [5].

Отже, можемо констатувати, що для даного виду правовідносин актуальними є регулятивні положення, що стосуються саме договірних відносин перевезення пасажирів. Попри недостатню законодавчу врегульованість відносин безоплатного перевезення, в літературі зустрічаємо думку, що перевізник, який не є транспортом загального користування, має право в будь-який момент відмовитися від виконання безоплатного договору перевезення, і для нього не виникає обов'язку відшкодовувати збитки, завдані невиконанням договору [6, с.77].

Однак, вважаємо, що недостатня визначеність характеристик безоплатного договору перевезення та відсутність зустрічного зобов'язання з боку пасажирів не виключають випадків відшкодування шкоди, завданої пасажирів у разі відмови перевізника від виконання договору, окрім випадків відмови від виконання договору з об'єктивних причин, таких як небезпека проїзду по певній території або технічна неможливість подальшого руху.

Список використаних джерел

1. Скрипін В. Водії-волонтери Bolt зможуть безоплатно переміщувати українців у разі екстреної потреби. ІТС.ua. 2022. URL: <https://itc.ua/news/vodiyi-volonter-i-bolt-zmozhut-bezoplatno-peremishhuvati-ukrayincziv-u-razi-ekstrenoyi-potrebi/>
2. Одесская служба такси набирает волонтеров-водителей, чтобы помогать обеспечивать тероборону едой и медикаментами. Думская. 2022. URL: <https://dumskaya.net/news/odesskaya-sluzhba-taksi-nabiraet-volonterov-vodi-160495/>
3. Давайте допоможемо один одному: Як шукати волонтерів та тих, хто потребує транспорту за допомогою BlaBlaCar. URL: <https://blog.blablacar.com.ua/newsroom/novini/ukrajintci-khochut-dopomogti-blablacar-z-ednue-volonteriv-z-ukrajintciami-iaki-shukaiut-transport>
4. В Києве аферист под видом помощи по доставке экипировки для ВСУ обманул волонтеров на полмиллиона гривен. URL: <https://news.pn/ru/criminal/271812>

5. Лукасевич-Крутник І. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. №4. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/4/10.pdf>

6. Самойленко Г.В. Правова природа оплатних та безоплатних договорів перевезення пасажирів. *Право і суспільство*. 2016. № 2(3). С. 72-78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pis_2016_2%283%29__14

Бугаєць Альона Сергіївна

аспірантка 1-го курсу кафедри права інтелектуальної власності
та патентної юстиції

Національного університету «Одеська юридична академія»

ЩОДО РОЗУМІННЯ ФРАУДАТОРНИХ ДОГОВОРІВ

Розглядаючи проблематику визначення сутності фrawdаторних договорів варто наголосити на тому, що чинне національне законодавство не містить тлумачення поняття «фrawdаторний договір». Протягом останніх трьох років застосування цієї конструкції набуло свого поширення в національній судовій практиці.

Як свідчить судова практика, під фrawdаторними розуміються договори вчинені боржником на шкоду кредиторам. Така категорія договорів найбільше використовується щодо розгляду справ у сфері:

- банкрутства;
- неплатоспроможності банків;
- виконавчого провадження.

Відтак, щодо судової практики із застосуванням конструкції фrawdаторності варто сказати про те, що згідно із Постановою Верховного Суду України від 7 жовтня 2020 року у справі № 755/17944/18 було сформульовано висновок щодо структури «фrawdаторності» при оплатному цивільно-правовому договорі, котра зокрема включає:

- коли боржник усвідомлює, що майно буде вилучено за борги, тобто при укладенні договору (момент);
- контрагент, з яким боржник укладає спірний договір (наприклад, родич боржника, пов'язана або афілійована юридична особа);
- ринкова або неринкова вартість, наявність чи відсутність оплати контрагентом боржника ціни [1].