

УДК 368.2:338.43

DOI [https://doi.org/10.32689/3083-7731-2026-2\(38\)-23-30](https://doi.org/10.32689/3083-7731-2026-2(38)-23-30)

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ ТРАНСКОРДОННИХ (МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС) ПЕРЕВЕЗЕНЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ

Граб М. І., Туркот О. А., Віхров С. О.

LEGAL REGULATION OF INSURANCE FOR CROSS-BORDER (BETWEEN UKRAINE AND THE EU) TRANSPORTATION OF AGRICULTURAL PRODUCTS

Mariia Hrab, Olha Turkot, Serhii Vikhrov

Анотація

Досліджено правові аспекти здійснення страхування транскордонних перевезень сільськогосподарської продукції в Україні в умовах дії правового режиму воєнного стану та з прикладами такого регулювання у Болгарії та Польщі як державах-членах ЄС, відносно економічно та географічно близьких для України. Показано важливість та переваги страхування перевезень сільськогосподарської продукції для усіх сторін договорів страхування.

Метою статті є аналіз правових аспектів здійснення страхування транскордонних перевезень сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції) в Україні, окремих країнах ЄС (зокрема Болгарії та Польщі) під час воєнних конфліктів у багатьох державах та регіонах світу, критичне врахування поглядів окремих дослідників, розробка та надання пропозицій, спрямованих на вдосконалення здійснення страхування транскордонних перевезень сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції).

Матеріалами дослідження є погляди, міркування та результати напрацювань інших дослідників. У статті використано класичні методи наукового пізнання: аналітико-синтетичний, герменевтично-семантичний, системно-структурний, структурно-функціональний, порівняльно-правовий та ін.

Укладення і виконання умов договорів страхування внутрішніх і транскордонних перевезень сільськогосподарської продукції є важливим механізмом вирішення проблем бізнесу, які полягають у загрозах безпеці перевезень, зокрема через замінованість, можливу діяльність диверсійних груп з метою дестабілізації ситуації в Україні. Важливим є пошук оптимальних маршрутів для поставок продукції до місця передачі покупцеві, отримання дозволів на перевезення товарів, транспортування вантажів шляхами, які були під окупацією, на яких велися воєнні дії, з метою мінімізації збитків перевізників і вантажовласників.

Необхідно надалі поглиблювати і розширювати відносини зі страхування сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції) та перевезень таких товарів для поставок, укладаючи відповідні договори страхування, для отримання гарантій з відшкодування збитків та отримання відповідної компенсації. Подальші дослідження мають спрямовуватися на вивчення істотних умов договорів страхування перевезень агропромислової продукції, їх розширення і забезпечення різноманітними способами, названими у договорах. Також мають бути розроблені пропозиції до нормативних актів, які зобов'язують агровиробників та власників агропродукції страхувати усі процеси її виробництва, постачання і реалізації.

Ключові слова: договір страхування транскордонних перевезень, сільськогосподарська продукція, вантажовласник, перевізник, страховик, Європейський Союз, господарська діяльність, суб'єкт господарювання, вантаж, господарська відповідальність.

Abstract

This article examines the legal aspects of insuring the cross-border transportation of agricultural products in Ukraine under the legal regime of martial law, drawing on examples of such regulations in Bulgaria and Poland - EU member states that are economically and geographically close to Ukraine. The importance and benefits of insuring the transportation of agricultural products for all parties to insurance contracts are demonstrated.

The purpose of this article is to analyze the legal aspects of insuring the cross-border transportation of agricultural goods (agricultural products) in Ukraine, as well as in certain EU countries (specifically Bulgaria and Poland) amid ongoing military conflicts in many countries and regions of the world; to critically evaluate the views of individual researchers; and to develop and present proposals aimed at improving the implementation of insurance for the cross-border transportation of agricultural goods (agricultural products).

The study draws on the views, reasoning, and findings of other researchers. The article employs classical methods of scientific inquiry: analytical-synthetic, hermeneutic-semantic, systemic-structural, structural-functional, comparative-legal, and others.

The conclusion and fulfillment of the terms of insurance contracts for domestic and cross-border transportation of agricultural products are an important mechanism for resolving business challenges arising from threats to transportation safety, particularly landmines and the possible activities of sabotage groups aimed at destabilizing the situation in Ukraine. It is important to identify optimal routes for delivering products to the point of transfer to the buyer, obtain permits for the transportation of goods, and transport cargo via routes that were under occupation or where military operations took place, in order to minimize losses for carriers and cargo owners.

It is necessary to further deepen and expand insurance relationships covering agricultural goods (agricultural products) and the transportation of such goods for delivery by entering into appropriate insurance contracts to secure guarantees for loss reimbursement and receive appropriate compensation. Further research should focus on examining the essential terms of insurance contracts for the transportation of agro-industrial products, expanding their scope, and ensuring coverage through various methods specified in the contracts. Proposals for regulations should also be developed that would require agricultural producers and owners of agricultural products to insure all processes involved in their production, supply, and sale.

Key words: cross-border transportation insurance contract, agricultural products, cargo owner, carrier, insurer, European Union, economic activity, economic entity, cargo, commercial liability.

1. Вступ. Ситуація у світі щодо транскордонного транспортування товарів станом на сьогодні є достатньо мінливою. Особливо це стосується перевезень між Україною і державами - членами ЄС. На таку мінливість впливає не лише війна в Україні, але й військові дії і конфлікти, що відбуваються в інших державах та регіонах світу. Логістичне сполучення в межах території України є складним і небезпечним внаслідок воєнних дій та атак за допомогою БПЛА і ракет, випущених з російської федерації та окупованих нею територій України. Такі протиправні напади завдають значних збитків, руйнуючи транспортні шляхи та унеможлижуючи здійснення сполучення між відповідними пунктами призначення. Також у світі на сьогодні існує загроза завдання шкоди логістичному сполученню різними видами транспорту, оскільки часто невідомо яка країна, місто та шлях транспортного сполучення може опинитись під атакою БПЛА та інших військових засобів враження. Ситуація у світі зараз дуже нестабільна. Особливо викладене стосується окремих держав Азії, більшості держав Африки і декількох держав Південної Америки. Хоча від різноманітних воєнних загроз сьогодні страждають усі без винятку регіони світу. Необхідно зазначити, що завдання збитків транспортним шляхам не лише в Україні, а й у світі загалом, може спричинити кризу у постачанні продукції та забезпеченні споживачів продуктами харчування, спричиняючи штучний дефіцит. Об'єктивно воєнні дії негативно впливають на економіку не лише в Україні, а й у світі, спричиняючи штучне зростання цін на товари, з якими пов'язаний дефіцит, і відповідно, відмову від споживання таких товарів у зв'язку із завищеними цінами. Також необхідно зазначити, що не усі

території планети є придатними для вирощування сільськогосподарської продукції, внаслідок об'єктивних кліматичних умов, антропогенного забруднення та актуального на сьогодні забруднення, спричиненого воєнними діями. До цього необхідно додати складність транспортування й у світі може спричинитися колапс з економічною кризою та навіть голодом.

Виходом із цієї ситуації для того, аби запобігти втрати вигоди, внаслідок забруднення, неможливості транспортування, неналежного транспортування, яке спричиняє втрату товарного виду та корисних властивостей продукції, є укладення відповідних договорів страхування товарів, страхування перевезення продукції тощо. Підписання вказаних договорів допоможе мінімізувати ризики щодо втрати прибутку суб'єктів господарювання, які діють на аграрному ринку. Відвернути економічну, фінансову, соціальну, екологічну кризу через порушення логістики з перевезень сільськогосподарської продукції можливо за посередництва застосування страхових механізмів – як у середині держави Україна, так і під час здійснення міжнародних (транскордонних) перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Страхування транскордонних перевезень сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції) є важливим та актуальним завданням через їх підвищену значущість для людей, держав і навіть континентів, а також через їх органічне походження, а тому і підвищену загрозу псування чи знищення. Питання страхування різноманітної діяльності, зокрема і страхування сільськогосподарської продукції, страхування перевезень різними видами транспорту, рівно як і питання правового забезпечен-

ня здійснення безпечної господарської діяльності в агропромисловому комплексі та сфері перевезень ставилися перед різними українськими і зарубіжними дослідниками. Названі аспекти господарської діяльності досліджували такі вітчизняні науковці, як: М. Бучко, Д. Галета, В. Голубєва, Е. Деркач, А. Земко, К. Мазур, І. Омельченко, Ю. Павицька, С. Таран, І. Хаджинов, П. Яворський, Д. Янчук та інші. Також, правове забезпечення різноманітних складових процесу страхування транскордонних перевезень сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції) було предметом досліджень наступних іноземних науковців: P. Dobiáš, J. Herda-Kopańska, C. Klimkowski, D. Kołożyn-Krajewska, J. Kulawik, M. Lipińska, M. Mihailova, R. Schwarze, M. Soliwoda, O. Sushchenko, M. Tomaszewska та інших.

Основними темами дослідження вітчизняних науковців було правове забезпечення якості виготовлення продукції, зниження її собівартості, регулювання здійснення операцій з експорту сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції) під час війни (зокрема слід навести роботу одного із співавторів – О. Туркот, присвячену правовому забезпеченню підтримки виробництва органічної сільськогосподарської продукції [1]). А основними аспектами досліджень іноземними науковцями були положення договорів страхування сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції) та їх транспортування, а також питання визначення права держави, яке має застосовуватися до вказаних правовідносин, а також право якої країни має застосовуватися під час вирішення спорів Європейським судом, міжнародним комерційним арбітражем, національними судами окремих держав.

2. Матеріали і методи.

Об'єктом дослідження є правовідносини, які виникають між усіма учасниками процесів страхування транскордонних (між Україною та ЄС) перевезень сільськогосподарської продукції.

Метою статті, спираючись на викладене вище, можна визначити: аналіз правових аспектів здійснення страхування транскордонних перевезень сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції) в Україні, окремих країнах ЄС (зокрема Болгарії та Польщі) під час воєнних конфліктів у багатьох державах та регіонах світу, критичне врахування поглядів окремих дослідників, розробка та надання пропозицій, спрямованих на вдосконалення здійснення страхування транскордонних перевезень сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції).

Матеріали і методи. Матеріалами дослідження є погляди, міркування та результати напрацювань інших дослідників. У статті використано класичні методи наукового пізнання: аналітико-синтетичний, герменевтично-семантичний, системно-структурний, структурно-функціональний, порівняльно-правовий та ін.

3. Результати і обговорення. Станом на сьогодні, коли є нестабільною ситуація із забезпеченням безпеки в Україні та світі, актуальним залишається пошук відповіді на питання про забезпечення населення продуктами харчування, що розуміє під собою їх транспортування до кінцевого пункту призначення (місця збуту або передачі продукції). Не менш важливим завданням для самих виробників і власників в умовах повітряних атак російського злочинного режиму навіть на невеликі склади і бази, є збереження врожаю та його фізичних властивостей, його безпеки для здоров'я населення, а завданням держави – забезпечення відшкодування у разі втрати врожаю (його корисних властивостей) у зв'язку із воєнною ситуацією в Україні та світі, погодними та географічними умовами й іншими обставинами. Не слід відкидати й співвідношення попиту та пропозиції на продукцію українських аграріїв. Так, через низький попит на українські зернові станом на серпень 2026 року значна кількість українських агровиробників притримує зібраний урожай і не поспішає з його реалізацією. І цим вони значно ризикують під час здійснення злочинних повітряних атак на склади із продовольством. Загалом війна об'єктивно негативно впливає на виробництво і транспортування будь-якої продукції, сприяє зростанню вартості її страхування (пропорційно зростанню ризиків), а також, як вказує А. Земко, негативно впливає на споживачів, залишаючи їх неспроможними купувати товари через значний ріст цін, обмеження пропозиції, ризики у роботі виробників, перевізників і продавців [15]. Необхідно зазначити, що наведене, у свою чергу, впливає не лише на суб'єктів господарювання, попит на продукцію яких зменшується через неможливість придбати товари споживачами, а також і на підтримку економічної ситуації у державі, оскільки значно менше коштів надходить до Державного бюджету країни як від громадян, яких через виїзд за кордон стало менше, так і від суб'єктів господарювання, які отримують значно менші прибутки від реалізації своєї продукції, а сільськогосподарської через підвищені ризики, у першу чергу.

Е. Деркач та І. Хаджинов зазначають, що у час війни виникає ускладнення щодо здійснення перевезень сільськогосподарських товарів як на

території України, так і на теренах інших, на перший погляд стабільних з точки зору воєнних дій, держав. На підставі цього учасники договорів (суб'єкти господарювання) шукають шляхи сполучень, які будуть безпечними для експорту продукції у сфері сільського господарства [4]. Варто погодитися із таким поглядом науковців, оскільки є дійсно ваговою проблема віднайти маршрути для поставок продукції. Не в останню чергу захистити інтереси вантажовласників та перевізників може укладення договорів страхування внутрішньоукраїнських та транскордонних із державами - членами ЄС перевезень товарної сільськогосподарської продукції.

В.О. Голубєва пропонує запровадити укладення договорів щодо страхування сільськогосподарської продукції на постійній основі [7]. За посередництва страхування агропродукції сільськогосподарські виробники, які витратили різноманітні ресурси на вирощування сільськогосподарських культур, мали б гарантію у відшкодуванні збитків через втрату врожаю. Та більшу користь суб'єктам господарювання аграрної сфери, які виростили продукцію, надала б їй успішна реалізація після доставки до потрібного місця збуту. Обов'язкове укладення договору страхування між вантажовласником, перевізником з однієї сторони, та страховиком з іншої, дозволить двом першим гарантувати захист своїх економічних інтересів, а третьому надасть можливість заробити при відсутності ненастання страхового випадку. Слід вказати на те, що нормативного зобов'язання щодо обов'язкового страхування перевезень агропромислової продукції в Україні немає. Більше уваги зазвичай у науковій та навчальній літературі приділяється відносинам із перевезень за посередництва договору морського страхування [13, с. 92–93], а також відносинам із страхування автоцивільної відповідальності. Аналогічне є і в ЄС, де відповідні відносини регулюються Директивою Європейського Парламенту та Ради 2009/103/ЄС від 16 вересня 2009 року [5]. Слід також вказати, що на прикладі пропозиції запровадження обов'язкового страхування перевезень міським електричним транспортом вказується на можливі позитиви для усіх учасників таких відносин, зокрема таке запровадження повинно сприяти підвищенню доходів зновутворених державних і комунальних страхових компаній, забезпеченню захисту пасажирів, переходу до загальнообов'язкової оплати проїзду [2, с. 621].

J. Kulawik, J. Herda-Kopańska, C. Klimkowski, M. Soliwoda вказують, що у Польщі страхування поділяється на державне та комерційне. Суб'єктами першого (державними страховиками) се-

ред іншого страхується виробництво продукції у сфері сільського господарства та проводиться відшкодування за рахунок коштів бюджету країни, а суб'єктами недержавного (комерційного) страхування надаються послуги зі страхування незначної кількості різновидів діяльності у сфері сільського господарства, які прямо не названі польським законодавством [8, р. 43]. В Україні види страхування не залежать від форми власності страховиків. Крім цього в Україні також можуть діяти приватні і державні страховики, та сучасна ситуація склалася таким чином, що державні страховики відсутні. Загалом це не впливає на якість захисту інтересів вантажовласників та перевізників агропромислової продукції. Важливим є удосконалення законодавства у напрямку забезпечення оптимального захисту усіх учасників страхового процесу, а також адаптації законодавства України до положень права ЄС, – тієї організації, до якої Україна намагається вступити.

Науковці зазначають, що відсутність дозволів на перевезення продукції вантажними автомобілями у ЄС є основною проблемою, яка перешкоджає у транспортуванні товарів за кордон. Експорт послуг зі страхування до ЄС у 2019 році становив 33,6 млн. дол. США (що на 33,3 % або 8,4 млн. дол. США більше обсягів 2013 року) [14, с. 63]. Наведене стосується надання послуг зі страхування до держав-членів ЄС із інших держав, зокрема, США і Канади, держав Європи та Азії. Відсутність, а частіше обмеження кількості дозволів на перевезення окремих груп товарів, і в першу чергу товарів сільськогосподарського виробництва, є ваговою проблемою для бізнесу, оскільки спричиняє затягування процесу доставки і реалізації та негативно впливає на отримання доходів від здійснення такої реалізації продукції. Аграрні культури, такі як зернові, бобові, томати, ягоди, фрукти тощо вимагають не лише відповідної температури зберігання, а й дотримання термінів щодо їх збуту. У разі реалізації з недотриманням кінцевих термінів зберігання чи забезпечення неналежного зберігання суб'єктам господарювання завдаються збитки, які ланцюговою реакцією впливають на макроекономічні показники держав, у нашому випадку України. Уявляється доцільним у договорах страхування перевезень сільськогосподарської продукції серед страхових випадків передбачати можливі простої, затримки у дорозі, що можуть призвести до псування продукції, які перевозяться внутрішніми маршрутами та у транскордонними шляхами.

К. Мазур, Д. Янчук та Д. Галета зазначають, що після завершення російсько-української вій-

ни постане актуальне питання відбудови транспортних сполучень для здійснення поставки сільськогосподарської продукції в Україні [10]. Доцільно висловити аналогічні думки, оскільки після завершення воєнних дій Україна потребуватиме не лише фінансів на відновлення житлового фонду, а й коштів на відновлення і наступний розвиток інфраструктури. І такий розвиток стосуватиметься не лише України, а й світу зокрема. Уже сьогодні стала очевидною неможливість світової глобальної економіки за допомогою політичного і військового апарату найбільших держав світу забезпечити безпеку морських та інших перевезень оптимальними шляхами. Не треба забувати, що забезпечити захист зібраного урожаю та отримати прибутки від його реалізації буде можливо, не в останню чергу, за допомогою укладених договорів страхування на перевезення продукції. В Україні навіть за позитивного сценарію завершення війни ще протягом багатьох років зберігатиметься підвищена небезпека перевезень морським, річковим, залізничним та автомобільним видами транспорту через замінованість територій, пошкодження мостів, шляхів та іншої інфраструктури. Особливо небезпечними будуть шляхи у місцях ведення активних бойових дій, а також на територіях, що були під тимчасовою окупацією та не мали доступу українських і міжнародних гуманітарних та інших організацій. Станом на сьогодні складною залишається ситуація із діяльністю російських злочинних диверсійних груп на транспортних шляхах України, чим ускладнюється логістика і підвищується собівартість перевезень і ціна у договорі страхування. Треба згадати і те, що воєнні дії на території України спростили злочинцям купівлю зброї та вибухових речовин і значно знизили їх вартість. Так, ще до повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну О. Туркот на прикладі діяльності «рейдерів» у сфері сільського господарства вказувалося, що «Рейдери» не хestують жодними методами, зокрема методами фізичного впливу: застосовують травматичну та вогнепальну зброю, гранати, беруть людей у заручники, катують їх. У багатьох регіонах держави траплялися випадки вбивств та заподіяння тілесних ушкоджень «рейдерами» [3, с. 133]. Підвищення ризиків збройних нападів на сільськогосподарських виробників та на перевізників, які на основі договорів транспортують продукцію аграріїв, вказує на необхідність запровадження обов'язкового страхування усіх процесів поводження із сільськогосподарською продукцією, зокрема і з її перевезенням.

На прикладі Болгарії М. Mihailova констатує, що у цій державі трапляються негативні випадки з договорами страхування щодо надання неповної інформації та пропонування договорів, які не у повній мірі стосувалися предмету страхування та встановлювали аспекти страхування, важливі для застрахованих осіб [11, р. 14–15]. Необхідно вказати на те, що в Україні такі ситуації також не є виключенням. При цьому порушниками можуть виступати і страховики, і страхувальники. Тому сторона, яка підозрює у недоброчесності контрагента, має наполягати на детальному прописуванні у договорах страхування усіх його істотних умов (не лише класичні предмет, ціну і строк) та усіх можливих аспектів, які є або можуть бути важливими для застрахованої особи. Також страхувальники повинні заздалегідь бути усебічно ознайомленими із усіма положеннями договору страхування для того, щоб під час укладення розуміли усі переваги, недоліки та так звані «вузькі місця» договору страхування і змогли прийняти остаточне рішення стосовно підписання, наполягання на включенні чи зміні певних умов договору, непідписання договору страхування. Також, важливим аспектом є не лише страхування ризиків у процесі вирощування врожаю, а й страхування ризиків втрати вантажу під час його транспортування з метою подальшої реалізації продукції, оскільки у час воєнних дій в Україні та окремих інших державах світу страхування транскордонних перевезень вантажів із сільськогосподарською продукцією може захистити інтереси їх власників. Загалом у праві ЄС при укладенні та виконанні договорів керуються Регламентом «Рим І» та правом, яке діє у конкретних відповідних державах-членах ЄС, резидентами яких є учасники договорів [6]. Важливим є припис в окремих державах-членах ЄС страхування врожаю та надання виробникам компенсації збитків через літню посуху у випадку неможливості виростити врожай [12]. Взагалі збільшення населення планети призводить до зростання попиту на продукти харчування, а кліматичні зміни й усілякі катаклізми, пов'язані або з повеннями, землетрусами, або із відсутністю опадів, соціальні і воєнні конфлікти чинять негативний вплив на природу і сільське господарство. Робота фермерів ускладнюється, а зберігання та транспортизація продукції додатково потрапляють під воєнні ризики. Договори страхування у сфері агропромислового виробництва та подальшого доведення продукції до кінцевого споживача можуть частково або повністю захистити суб'єктів господарювання агропромислового комплексу. У свою чергу, польські дослідники

намагаються захистити інтереси страховиків у сфері транспорту. Для зменшення витрат на відшкодування збитків, завданих через настання страхових випадків, дослідниками пропонується проводити підвищення кваліфікації тих осіб, які здійснюють транспортування товару для того, щоб такі вибирали маршрут таким чином, щоб уникнути завдання збитків продукції, внаслідок тривалого простою транспорту, неналежного дорожнього покриття, внаслідок якого теж можуть бути завдані збитки продукції, та спричинення аварій із вантажними автомобілями тощо [9]. На нашу думку, слід погодитися із останньою пропозицією, яка у випадку практичної реалізації має сприяти підвищенню рівня ефективності діяльності страховика.

4. Висновки. На основі наведеного у статті проаналізовано правові аспекти здійснення страхування транскордонних перевезень сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції) в Україні, між Україною та ЄС, наведено відповідні приклади правового досвіду Болгарії та Польщі під час воєнних конфліктів у багатьох державах та регіонах світу, зокрема в Україні, критичне врахування поглядів окремих дослідників, розробка та надання пропозицій, спрямованих на вдосконалення здійснення страхування транскордонних перевезень сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції). На сьогодні захистити інтереси вантажовласників та перевізників може укладення договорів страхування внутрішньоукраїнських та транскордонних перевезень товарної сільськогосподарської продукції. Доцільно пристати на думку українських дослідників і пропонувати законодавцеві нормативно запровадити укладення договорів страхування сільськогосподарської продукції на постійній обов'язковій основі. Особливо важливим це було б робити на етапах виробництва, збору, транспортування. Через механізми страхування внутрішніх і транскордонних перевезень між Україною та ЄС сільськогосподарські виробники можуть отримати гарантії або продажу продукції, або грошового відшкодування за неї у випадку втрати у дорозі. Натомість страховики однозначно виграють у випадку безаварійної і безпечної в умовах загроз виєнного часу доставки агропромислової продукції від сховища українського фермерського господарства чи агрохолдингу до складу промислового переробника чи споживача в іншій країні. Нормативне закріплення вимоги укладення договору страхування внутрішніх і транскордонних перевезень агропродукції перекладе зобов'язання із відшкодування збитків аграріїв із держави на страховика, та при цьому

сприятиме розвитку страхового бізнесу і підвищенню доходів страховиків за рахунок збільшення кількості великих клієнтів. Болгарський досвід та непоодинокі приклади з української практики страхування вказує на потребу у нормативному посиленні господарської відповідальності сторін договору страхування у випадку надання неповної інформації та пропонування договорів, які не у повній мірі стосуються предмету страхування та встановлюють аспекти страхування, важливі для застрахованих осіб.

Результати. Укладення і виконання умов договорів страхування внутрішніх і транскордонних перевезень сільськогосподарської продукції є важливим механізмом вирішення проблем бізнесу, які полягають у загрозах безпеці перевезень, зокрема через замінованість, можливу діяльність диверсійних груп з метою дестабілізації ситуації в Україні. Важливим є пошук оптимальних маршрутів для поставок продукції до місця передачі покупцеві, отримання дозволів на перевезення товарів, транспортування вантажів шляхами, які були під окупацією, на яких велися воєнні дії, з метою мінімізації збитків перевізників і вантажовласників.

Перспективи. Необхідно надалі поглиблювати і розширювати відносини зі страхування сільськогосподарських товарів (сільськогосподарської продукції) та перевезень таких товарів для поставок, укладаючи відповідні договори страхування, для отримання гарантій з відшкодування збитків та отримання відповідної компенсації. Подальші дослідження мають спрямовуватися на вивчення істотних умов договорів страхування перевезень агропромислової продукції, їх розширення і забезпечення різноманітними способами, названими у договорах. Також мають бути розроблені пропозиції до нормативних актів, які зобов'язують агровиробників та власників агропродукції страхувати усі процеси її виробництва, постачання і реалізації.

Конфлікт інтересів. Автори декларують, що не мають конфлікту інтересів стосовно даного дослідження, в тому числі фінансового, особистісного характеру, авторства чи іншого характеру, що міг би вплинути на дослідження та його результати, представлені в даній статті.

Фінансування. Дослідження проводилося без фінансової підтримки.

Доступність даних. Рукопис не має пов'язаних даних.

Використання засобів штучного інтелекту. Автори підтверджують, що не використовували технології штучного інтелекту при створенні представленої роботи.

Внесок авторів. Марія Граб: обрання методів; доопрацювання, критичний огляд та редагування фінального тексту.

Ольга Туркот: формування загальної ідеї та мети дослідження; обрання методів; проведення

самого процесу дослідження, збір даних; створення першого варіанту тексту статті.

Сергій Віхров: обрання методів; проведення самого процесу дослідження, збір даних; створення першого варіанту тексту статті.

References:

1. Bogdan Derevyanko, Liudmyla Nikolenko, Oleksandra Severinova, Olha Turkot and Olena Volkovych (2024). Financial Support for Organic Agricultural Production: Experience of Some EU Countries and Prospects for Ukraine. *International Journal of Agriculture and Biosciences*, 2024. 13(2). P. 136–143. DOI: <https://doi.org/10.47278/journal.ijab/2024.095>
2. Derevyanko, B.V., Rodina, V.V. (2010). By the mechanism of life and health insurance of passengers in transportation of public electric transport. *Bulletin of Donetsk National University. Series C. Economics and Law*. (2) V. 2. P. 615–621. <https://repository.ndippp.gov.ua/handle/765432198/302>
3. Derevyanko, B.V., Turkot, O.A. (2021). On countering illegal harvesting by raiders. *Ukrainian Police: Theory, Legislation, Practice*. No 1(1). P. 132–142. DOI: <https://doi.org/10.32366/2709-9261-2021-1-1-132-141>
4. Derkach, E.M., Khadzhynov, I.V. (2025). Implementation of foreign trade activities between Ukraine and the EU under global challenges: economic and legal aspect. *Economics and organization of management*, 1(57), P. 33–55. DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2025.1.4>
5. Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (Codified version) (Text with EEA relevance). *Official Journal of the European Union*. ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/103/oj>
6. Dobiáš, P. (2024). Law Applicable to Large Risks Insurance Contracts. In: Wałachowska, M., Fras, M., Marano, P. (eds) *Insurance in Private International Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation*, vol 11. Springer, Cham. (2024). DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-74511-9_2
7. Golubeva, V.O. (2019). General approaches and features of regulatory and legal regulation of international trade in agricultural goods between the European Union and Ukraine. *Challenges and prospects for the development of legal systems in Ukraine and EU countries: comparative analysis: collective monograph Cuiavian University in Włocławek*, Poland. Riga: Izdevniecība «Baltija Publishing», Volume 1. P. 65–86. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-571-83-1-4>
8. Kulawik, J., Herda-Kopańska, J., Klimkowski, C., Soliwoda, M. (2025). Three Problems of the Finances of Polish Agriculture / Trzy problemy finansów polskiego rolnictwa. *Zagadnienia Ekonomiki Rolnej / Problems of Agricultural Economics*, 382(1), P. 29–56. DOI: <https://doi.org/10.30858/zer/190890>
9. Lipińska, M., Tomaszewska, M., & Kołozyn-Krajewska, D. (2019). Identifying Factors Associated with Food Losses during Transportation: Potentials for Social Purposes. *Sustainability*, 11(7), 2046. DOI: <https://doi.org/10.3390/su11072046>
10. Mazur, K., Yanchuk, D., Galeta, D. (2023). Features of the organization of agricultural exports from Ukraine under the conditions of martial state. *Economy and Society*, (51). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-51-12>
11. Mihailova, M. (2024). Classification of contracts used in agriculture based on literature review. *Bulgarian Journal of Agricultural Economics and Management*, Vol. 69 No. 2. DOI: <https://doi.org/10.61308/BEEM5142>
12. Schwarze, R., Sushchenko, O. (2022). Climate Insurance for Agriculture in Europe: On the Merits of Smart Contracts and Distributed Ledger Technologies. *J. Risk Financial Manag.* 15, 211. DOI: <https://doi.org/10.3390/jrfm15050211>
13. Shelukhin, M.L. (2008). Transport Law of Ukraine. Academic course: textbook. Edited by M.L. Shelukhin. Kyiv: In Yure, 896 p.
14. Taran, S., Yavorsky, P., Pavytska, Y., Omelchenko, I., Buchko, M. (2021). Analysis of trade in services between Ukraine and the EU within the framework of the DCFTA. <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>
15. Zemko, A.M. (2022). Food security in wartime: legal aspect. *Food and environmental security in wartime and post-war times: legal challenges for Ukraine and the world: abstracts of reports of participants of the International Scientific-Practical Online / Offline Conference* (Kyiv, September 16, 2022). Kyiv: FOP Yamchynskyi O.V., 2022 https://nubip.edu.ua/sites/default/files/u348/zbirka_1.pdf#page=114

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ**Граб Марія Іванівна**

кандидат юридичних наук, доцент, завідувач
кафедри права
Львівського інституту ПрАТ «ВНЗ
«Міжрегіональна Академія
управління персоналом»
ORCID: 0000-0001-6303-9234

Туркот Ольга Андріївна

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри права
Львівського інституту ПрАТ «ВНЗ
«Міжрегіональна Академія
управління персоналом»
ORCID: 0000-0003-4505-3096

Віхров Сергій Олександрович

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри права, філософії та політології
Національного університету
«Чернігівський колегіум»
імені Т.Г. Шевченка
e-mail: serhii.vikhrov@gmail.com
ORCID: 0000-0002-5012-831

Mariia Hrab

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor,
Head of the Department of Law,
Lviv Institute of the Interregional Academy
of Personnel Management
ORCID: 0000-0001-6303-9234

Olha Turkot

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Law,
Lviv Institute of the Interregional Academy
of Personnel Management
ORCID: 0000-0003-4505-3096

Serhii Vikhrov

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Law,
Philosophy, and Political Science,
T.H. Shevchenko National University
“Chernihiv Colehium”
e-mail: serhii.vikhrov@gmail.com
ORCID: 0000-0002-5012-8315

Дата надходження статті: 05.05.2026

Дата надходження виправленої версії статті: 19.06.2026

Дата прийняття статті: 20.07.2026

Дата публікації статті: 14.09.2026