

СУБ'ЄКТИ ПРАВОВИХ ВІДНОСИН ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯМ В УКРАЇНІ

SUBJECTS OF LEGAL RELATIONS IN FREIGHT TRANSPORTATION IN UKRAINE

Рябушин В.В., аспірант

Науково-дослідного інституту публічного права

<https://orcid.org/0009-0004-1615-305X>

У статті здійснено комплексний аналіз правової природи та змісту суб'єктів правових відносин у сфері вантажних перевезень в Україні. Визначено, що поняття «суб'єкт» у правовому вимірі трактується як особа або організація, наділена правоздатністю, дієздатністю та деліктоздатністю, яка бере участь у правовідносинах як носій суб'єктивних прав та юридичних обов'язків. Акцентовано увагу на відмінності між категоріями «суб'єкт права» та «суб'єкт правовідносин», що має принципове значення для точного визначення сторін у сфері перевезень і для формування юридично обґрунтованої моделі взаємодії між ними. Зазначено, що ключовими учасниками договірних зобов'язань у вантажних перевезеннях є перевізник, відправник і одержувач, а також спеціалізовані суб'єкти, такі як експедитори, оператори мультимодальних перевезень, логістичні центри, порти й термінали, які істотно доповнюють інфраструктуру перевізного процесу. Розкрито специфіку правового статусу експедитора, який, окрім виконання фактичних дій, здійснює юридичну координацію логістичного процесу, організовує виконання допоміжних послуг і може нести відповідальність на рівні перевізника у випадках делегування функцій. Розглянуто вплив євроінтеграційних процесів на розширення складу учасників перевезень і наголошено на необхідності гармонізації національного законодавства України з вимогами права Європейського Союзу, зокрема щодо розмежування функцій управління транспортною інфраструктурою, регулювання конкуренції та доступу до транспортних послуг. Проаналізовано роль органів публічної влади, як центрального, так і місцевого рівня, у забезпеченні транспортної безпеки, ліцензуванні, нормативному регулюванні, формуванні тарифної політики та здійсненні контролю за дотриманням вимог перевезень вантажів. Зазначено, що ці органи, хоча й не є учасниками договірних зобов'язань, істотно впливають на правову реалізацію транспортної діяльності, створюючи умови для її правового функціонування.

Ключові слова: суб'єкт правовідносин, вантажні перевезення, перевізник, експедитор, логістичний центр, транспортний оператор, мультимодальні перевезення, правоздатність, дієздатність, деліктоздатність, договір перевезення, правовий статус, євроінтеграція, державне регулювання, публічне право.

The article presents a comprehensive analysis of the legal nature and content of the subjects of legal relations in the field of freight transportation in Ukraine. It is defined that the concept of a "subject" in the legal dimension refers to a person or organization endowed with legal capacity, capacity to act, and tort capacity, which participates in legal relations as a bearer of subjective rights and legal obligations. Emphasis is placed on the distinction between the categories of "subject of law" and "subject of legal relations," which is of fundamental importance for the accurate identification of parties in the transportation sector and for the formation of a legally sound model of interaction between them. It is noted that the key participants in contractual obligations in freight transportation are the carrier, consignor, and consignee, as well as specialized entities such as freight forwarders, multimodal transport operators, logistics centers, ports, and terminals, which significantly complement the transport process infrastructure. The specific legal status of the freight forwarder is disclosed, who, in addition to performing actual actions, carries out legal coordination of the logistics process, organizes the execution of auxiliary services, and may bear liability equivalent to that of a carrier when functions are delegated. The impact of European integration processes on the expansion of transport participants and the necessity of harmonizing Ukraine's national legislation with the requirements of European Union law is examined, particularly in terms of separating the functions of transport infrastructure management, regulating competition, and ensuring access to transport services. The role of public authorities at both central and local levels is analyzed with regard to ensuring transport safety, licensing, regulatory standard-setting, tariff policy formation, and control over compliance with freight transportation requirements. It is emphasized that although these bodies are not parties to contractual obligations, they significantly influence the legal implementation of transport activities by creating conditions for their lawful functioning.

Key words: subject of legal relations, freight transportation, carrier, freight forwarder, logistics center, transport operator, multimodal transportation, legal capacity, capacity to act, tort capacity, carriage contract, legal status, European integration, state regulation, public law.

Вступ. У сучасних умовах функціонування національної економіки транспортна система відіграє ключову роль у забезпеченні безперервного товарообігу, інтеграції внутрішнього ринку та реалізації зовнішньоекономічних зв'язків. Вантажні перевезення є основним елементом логістичного ланцюга, від ефективності якого залежать темпи розвитку промисловості, торгівлі та сільського господарства. Відповідно, правове регулювання цієї сфери потребує чіткого визначення учасників, які реалізують транспортну діяльність, виконують зобов'язання за договорами перевезення та несуть відповідальність у разі їх порушення. Визначення суб'єктного складу правовідносин перевезення є необхідною передумовою правової визначеності та стабільності транспортного ринку.

Особливої актуалізації потребує розмежування понять «суб'єкт права» та «суб'єкт правовідносин», оскільки не кожна правоздатна особа є стороною конкретного зобов'язання. Відповідно, участь у транспортних правовідносинах передбачає не лише формальну здатність бути носієм прав і обов'язків, а й реальне виконання функцій у сфері перевезення. Такий підхід дозволяє точніше класифікувати учасників транспортного процесу за роллю, відповідальністю та обсягом правомочностей. Це, у свою

чергу, створює умови для ефективного правозастосування, судового захисту та контролю.

Поряд із класичними учасниками перевізником, вантажовідправником і вантажоодержувачем з'являються нові спеціалізовані суб'єкти: транспортні оператори, логістичні центри, експедитори, біржові посередники. Їх правовий статус часто визначається на підзаконному рівні або в договірній практиці, що не забезпечує належної правової передбачуваності. Такі суб'єкти беруть участь у забезпеченні комплексного перевезення, організації перевалки, зберігання, митного оформлення та супроводу вантажів. Вони виступають не лише виконавцями логістичних функцій, але й повноцінними учасниками правовідносин з обов'язками і відповідальністю.

Не менш важливою є проблема участі державних органів у сфері вантажних перевезень, зокрема у питаннях безпеки, ліцензування, контролю, реагування на надзвичайні ситуації. Такі органи, хоч і не є сторонами договірних зобов'язань, здійснюють значний вплив на реалізацію транспортної діяльності. Визначення меж їх компетенції, співвідношення адміністративних і господарських механізмів впливу, взаємодія з учасниками ринку потребують правового узгодження. У цьому контексті особливого зна-

чення набуває роль публічного інтересу у сфері перевезень.

Актуальність теми зумовлена також процесами євроінтеграції, які вимагають гармонізації українського транспортного законодавства зі стандартами та вимогами права Європейського Союзу. Зміна моделі управління транспортною інфраструктурою, розвиток мультимодальних перевезень, впровадження цифрових логістичних платформ обумовлюють появу нових категорій учасників перевізного процесу. Відсутність усталеної правової класифікації таких суб'єктів створює ризики правової невизначеності та ускладнює регулювання договірних відносин. Проблеми виникають як у сфері публічно-правових повноважень, так і в приватноправовій площині виконання господарських договорів.

Останніх досліджень: вагомий вклад в дослідження суб'єктів правового регулювання вантажних перевезень зробили вчені в різних галузях. Зокрема, Л. Авраменко, В. Галуцько, Р. Гринюк, В. Кучера, В. Максименко, М. Довгуш, О. Петришин, І. Петрик, В. Попов, Е. Деркач, Р. Сірко, Є. Тулицька, О. Юхимюк, Г. Яновицька, В. Яроцький, Є. Ясюк, М. Цвік, Л. Янковська та ін. Разом з тим, зазначені вчені не сформулювали цілісної, системно впорядкованої моделі предмета нашого наукового аналізу, обмежившись загальними теоретичними засадами або розглядом лише окремих, фрагментарних аспектів проблематики.

Мета статті полягає в тому щоб на основі теорії права, теорії цивільного права, теорії адміністративного права, чинного законодавства та наукових доктрин виявити та узагальнити суб'єкти правових відносин вантажних перевезень в Україні.

Виклад основних положень. У тлумачному словнику української мови поняття «суб'єкт» розкривається як багатозначне і застосовується в сферах філософії, юриспруденції, медицині, мовознавстві, логіці та повсякденному мовленні. Зокрема, воно визначається як істота, здатна до пізнання та цілеспрямованої діяльності. Як особа, група чи організація, що відіграє активну роль у певному процесі. Як носій прав і обов'язків, як людина з певними психофізіологічними властивостями, як предмет судження, а також як особа в нейтральному або зневажливо-забарвленні¹. В контексті написання нашої роботи найдоцільнішим є використання юридичного тлумачення цього поняття — як особи або організації, що виступає носієм суб'єктивних прав та юридичних обов'язків. Саме така дефініція дозволяє коректно аналізувати правовідносини, структуру правосуб'єктності, участь у публічному чи приватному праві, а також окреслює місце суб'єкта у системі правового регулювання.

В теорії права поняття «суб'єкт» розкривається як центральна фігура правовідносин - учасник суспільних відносин, що наділений здатністю бути носієм юридичних прав і обов'язків. Акцент зроблено на тому, що не кожна особа, яка має правоздатність, автоматично є суб'єктом конкретних правовідносин. Відмінність між поняттями «суб'єкт права» та «суб'єкт правовідносин» полягає у наявності або відсутності реального включення особи у правовідносини. Суб'єкти поділяються на індивідуальні (фізичні особи) та колективні (організації, об'єднання осіб), кожні з яких характеризуються особливостями правового статусу та сферою дії. Поряд із цим держава також визнається суб'єктом правовідносин, здатним виступати стороною у публічних, цивільних та міжнародних відносинах. Поняття суб'єкта правовідносин нерозривно пов'язане з категорією правосуб'єктності, яка охоплює правоздатність, дієздатність і деліктоздатність. Правоздатність

визначає загальну можливість мати права й обов'язки, а дієздатність — спроможність особи самостійно реалізовувати їх. Деліктоздатність, у свою чергу, означає здатність нести юридичну відповідальність за свої вчинки. Для фізичних осіб правосуб'єктність виникає з народження або відповідного віку, тоді як для юридичних осіб з моменту державної реєстрації². с. 338-343.

У цивільному праві суб'єктами цивільних правовідносин є учасники, які наділені цивільними правами та обов'язками. Вони можуть бути як фізичними особами (громадянами України, іноземцями, апатридами), так і юридичними особами, державою чи іншими організаціями. Кожне цивільне правовідношення передбачає участь щонайменше двох сторін — активного та пасивного суб'єкта, хоча часто кожен із них одночасно має права й обов'язки. Участь у цивільних правовідносинах передбачає наявність цивільної правосуб'єктності, яка складається з правоздатності та дієздатності. Правоздатність — це здатність бути носієм цивільних прав і обов'язків, яка виникає з народження або реєстрації юридичної особи. Дієздатність — це здатність особи самостійно реалізовувати свої права та обов'язки, і вона залежить від віку, психічного стану та інших чинників. Дієздатність включає правочиноздатність, деліктоздатність, тестаментоздатність і трансдієздатність. Юридичні особи набувають правосуб'єктності з моменту державної реєстрації. Їх правоздатність має спеціальний характер і обмежується цілями, визначеними в установчих документах. Відповідно до цього, юридичні особи можуть діяти лише в межах передбачених повноважень. Правоздатність фізичних осіб є загальною, невідчужуваною та універсальною. Суб'єкти цивільного права є основними носіями юридичних правових відносин у приватноправовій сфері [3. с. 28-30].

На доктринальному рівні Р. Гринюк та Е. Деркач проаналізували трансформацію правового статусу суб'єктів транспортної діяльності в умовах ринкових реформ, євроінтеграції та формування конкурентного середовища. Зазначається, що комерціалізація та корпоратизація транспортних організацій сприяли розширенню кола учасників вантажних перевезень. Автори класифікують суб'єктів на безпосередніх (перевізники, вантажовідправники, вантажоодержувачі) та опосередкованих (експедитори, оператори, власники інфраструктури). Особливу увагу приділено новим категоріям суб'єктів, зокрема транспортному оператору, оператору змішаного (мультимодального) перевезення та транспортній біржі. Вказується на необхідність законодавчого визначення їх правового статусу, функцій, умов діяльності та відповідальності. У межах реформування залізничної галузі наголошується на потребі відокремлення функцій управління інфраструктурою та перевезень. Такий підхід відповідає стандартам права Європейського Союзу. Проаналізовано нормативно-правову базу, яку Україна має гармонізувати відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС. Акцент зроблено на директивах і регламентах, що регулюють доступ до інфраструктури, ліцензування та конкуренцію. У статті підкреслено важливість цифровізації транспортної сфери. Зазначено вплив логістичних платформ, uber-технологій і транспортних бірж на оновлення організації перевезень⁴.

Л. Янковська та І. Петрик аналізують безпеку вантажних перевезень в Україні, акцентуючи увагу на правових прогалинах, недосконалому ризик-менеджменті та необхідності гармонізації з європейськими стандартами. Тран-

¹ Суб'єкт. Словник української мови: в 11 т. / АН УРСР, Інститут мовознавства ім. О. О. Потебні; редкол.: І. К. Білодід (гол. ред.) та ін. Київ: Наукова думка, 1970–1980. Т. 9. С. 466. URL: <https://services.archives.gov.ua/dsk/index.php/uk/slovnkyk/letter/C/page/9>

² Загальна теорія держави і права: [Підручник для студентів юридичних вищих навчальних закладів] / М. В. Цвік, О. В. Петришин, Л. В. Авраменко та ін.; За ред. д-ра юрид. наук, проф., акад. АПРН України М. В. Цвіка, д-ра юрид. наук, проф., акад. АПРН України О. В. Петришина. Харків: Право, 2009. 584 с.

³ Мазур О.С. Цивільне право України: Навч. пос. Київ. Центр навчальної літератури, 2006. 384 с.

⁴ Гринюк Р. Ф., Деркач Е. М. Щодо правового статусу окремих суб'єктів транспортної діяльності. Право і суспільство. 2019. № 2. С. 52–57. DOI: 10.31558/2518-7953.2019.2.9

спортний процес розглядається як складна система з технічними, організаційними та правовими ризиками. Серед основних суб'єктів правових відносин виокремлено перевізників, вантажовідправників, вантажоодержувачів, державні контролюючі органи та європейські інституції. Наголошується, що значна частина перевізників не дотримується належного оформлення документації, порушує вимоги до транспортування та не впроваджує сучасні системи моніторингу. Вказано на відсутність чітких норм щодо перевезення небезпечних вантажів, що призводить до правової невизначеності та ризиків для довкілля. Аналіз статистики ДТП підтверджує зростання кількості інцидентів через недотримання вагових, технічних і маршрутизованих обмежень. Показано, що більшість аварій виникає через відсутність технічного контролю, недостатню кваліфікацію водіїв та економію на безпеці. Визначено, що оцінка ризиків може здійснюватися за допомогою експертних і статистичних методів, сценарного аналізу та дерева рішень. Такі підходи дають змогу виявити критичні фактори, що впливають на ефективність логістики та безпечність перевезень. Рекомендовано запровадження комплексної системи державного контролю, що поєднує технічний нагляд із юридичною відповідальністю. Зазначасться, що безпека перевезень небезпечних і великогабаритних вантажів має бути стратегічним пріоритетом транспортної політики⁵.

Н. Бочарова, В. Попов та Є. Туницька здійснили комплексний аналіз економіко-правових аспектів перевезення вантажів в Україні в умовах євроінтеграції, зосередившись на перевалці як окремій юридично значущій операції. Визначено, що перевалка є самостійним етапом транспортного процесу, що реалізується на договірних засадах та породжує відповідні правовідносини. До суб'єктів цих правовідносин віднесено перевізників, вантажовідправників, логістичних операторів, а також порти, термінали та логістичні центри. Перевалка сприяє скороченню витрат, підвищенню швидкості доставки та ефективності мультимодальних перевезень. Особливу увагу приділено логістичним центрам, які розглядаються як інфраструктурні вузли з розширеним функціоналом. Такі центри поєднують послуги перевалки, зберігання, обслуговування, митного супроводу, банківського та інформаційного забезпечення. Відзначено, що логістичні центри мають ключове значення у національному та транскордонному переміщенні вантажів. Вони виступають елементами сучасної транспортної інфраструктури, що забезпечують інтеграцію до європейського логістичного простору. У порівнянні з традиційними перевалочними пунктами, логістичні центри є більш функціональними та ринково орієнтованими⁶.

М. Довгуш у своїй роботі акцентує увагу на складному правовому статусі суб'єктів договору транспортного експедирування, насамперед експедитора та клієнта. Експедитор є активною стороною, яка виконує або організовує виконання послуг, що супроводжують перевезення вантажів, включаючи митне оформлення, страхування, зберігання та логістику. Клієнт, у свою чергу, зобов'язаний оплатити послуги та надати необхідну інформацію. Особливістю є те, що експедитор виконує як фактичні, так і юридичні дії, що формує його комплексний правовий статус. Послуги, що надаються, можуть не мати матеріального результату, однак вони мають економічну цінність для клієнта. Це зумовлює потребу враховувати не лише зобов'язальний, а й результативний аспект у визначенні

правового статусу сторін. Значущу роль у регулюванні таких правовідносин відіграють міжнародні стандарти FIATA. Зокрема, експедитор відповідно до них може набувати повноважень перевізника і права розпорядження товаром. Документи типу FBL, FCR, FFI підтверджують його відповідальність та функціональну самостійність. Такий підхід формує уявлення про експедитора як повноцінного управлінця логістичним процесом, а не просто посередника. Це підсилює роль експедитора як ключового суб'єкта договірних відносин у сфері транспортної експедиції⁷.

М. Довгуш наголошує на важливості правового статусу суб'єктів договору транспортного експедирування, зокрема експедитора та клієнта. Експедитор визначається як активний учасник, що здійснює або організовує комплекс дій, пов'язаних із перевезенням вантажу, включаючи як юридичні, так і фактичні операції. Клієнт, як інша сторона договору, визначає обсяг зобов'язань експедитора і забезпечує оплату послуг. Вказується на недосконалість українського законодавства щодо нормативного закріплення предмета договору, що створює ризики для сторін. Вказується, що законодавець повинен конкретизувати істотні умови, аби уникнути правових колізій. Розкрито конової поділ послуг на юридичні та фактичні або основні та додаткові, оскільки такий підхід є формальним і не враховує змістовної природи договору. Саме поєднання різних видів дій є визначальною ознакою договору транспортного експедирування. Підкреслюється, що навіть одна послуга, якщо вона стосується організації перевезення вантажу, зберігає правову природу досліджуваного договору. Це дозволяє розглядати експедитора як ключового виконавця логістичної функції⁸.

Господарський кодекс України чітко окреслює коло суб'єктів правових відносин вантажних перевезень, до яких відносяться перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі. Перевізник є основним виконавцем зобов'язання, який несе відповідальність за доставку вантажу у визначений строк, а також за його збереження, цілісність і видачу належному адресатові. Він укладає договір перевезення, оформляє перевізні документи та забезпечує виконання перевезення, незалежно від виду транспорту (авто, залізничний, повітряний, водний, трубопровідний, мультимодальний). Вантажовідправник ініціює перевезення, передає вантаж та супровідні документи, готує вантаж до транспортування й оплачує перевізнику встановлену плату. Вантажоодержувач, у свою чергу, зобов'язаний прийняти доставлений вантаж, і в разі порушення його якості – має право на відмову від прийняття. Усі три суб'єкти мають чітко визначені обов'язки й права, зокрема щодо відповідальності, страхування, зміни умов перевезення та порядку дій при непередбачених обставинах. Оператор мультимодального перевезення, виступає специфічним суб'єктом у випадку комбінованого транспортування. Він відповідає за весь ланцюг доставки, укладає договір з замовником послуги та взаємодіє з фактичними перевізниками через вузлові угоди. Такий суб'єкт координує логістику за участі кількох видів транспорту і несе відповідальність за кінцевий результат перед замовником. Кодекс також передбачає можливість укладення довгострокових договорів між перевізником і вантажовідправником, що формалізує сталі договірні зв'язки між ними при регулярних перевезеннях. Усі ці суб'єкти взаємодіють у межах правовідносин, які врегульовані як самим Господарським кодексом, так і відповід-

⁵ Yankovska L., Petryk I. Safety of Cargo Transportation in the Ukrainian Supply Chain: Risk Management and Legal Issues. *Law, Business & Sustainability Herald*. 2022. Vol. 2, Issue 1. P. 50–55. DOI: <http://doi.org/10.46489/lbsh.2022-2-1-5>

⁶ Bocharova N., Popov V., Tupytska E. Economic and legal aspects of transportation of cargo in Ukraine in the conditions of Euro integration. *SHS Web of Conferences*. 2019. Vol. 67. Article number: 03001. NTI-UkrSURT 2019. DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196703001>

⁷ Довгуша М. П. Загальна характеристика договору транспортного експедирування. *Цивільне право і цивільний процес*. 2018. Вип. 141. С. 118–126. ISSN 2414-990X. Problems of legality. URL: <http://plaw.nlu.edu.ua/article/view/132777/130456>

⁸ Довгуша М. П. Предмет договору транспортного експедирування. *Теорія і практика правознавства*. 2018. Вип. 2 (14). С. 1–9. DOI: 10.21564/2225-6555.2018.14.143465

ними транспортними кодексами, статутами, правилами⁹.

Відповідно до Цивільного кодексу України визначено ознаки суб'єктів правовідносин у сфері вантажних перевезень, зокрема перевізника, відправника (вантажовласника) та одержувача. Перевізник є центральною фігурою зобов'язального правовідношення, який відповідає за доставку вантажу, багажу чи пасажирів у пункт призначення та зобов'язаний забезпечити збереження вантажу від моменту прийняття до моменту його видачі. Він укладає договір перевезення у письмовій формі та оформлює відповідні перевізні документи (накладну, коносамент). Відправник виступає ініціатором перевезення, передає вантаж і супровідну документацію, забезпечує належну упаковку і маркування, а також несе відповідальність за пред'явлення вантажу у строк. Одержувач зобов'язаний прийняти вантаж у пункті призначення, однак може відмовитися у разі псування чи знищення вантажу, що позбавляє його господарського призначення. При цьому кожен із суб'єктів може бути стороною в судовому спорі з перевізником у разі порушення умов договору перевезення. Крім базових суб'єктів, ЦК України передбачає участь спеціальних суб'єктів, зокрема оператора мультимодальних перевезень, який діє у сфері комбінованого транспорту та несе відповідальність за вантаж протягом усього маршруту. У випадках довгострокових перевезень між перевізником і власником вантажу можливе укладення довгострокового договору з фіксацією обсягів, строків і порядку надання транспорту. Усі ці суб'єкти діють у межах публічного або приватного договору перевезення, причому в разі перевезень транспортом загального користування договір набуває публічного характеру¹⁰.

Згідно із Законом України «Про транспорт» у системі правових відносин, що виникають у сфері вантажних перевезень, ключовими суб'єктами виступають підприємства транспорту (перевізники), відправники та одержувачі вантажу, державні органи управління транспортом, а також органи безпеки та контролю. Підприємства транспорту забезпечують здійснення перевезень вантажів, відповідають за їх збереження та безпеку, укладають договори на перевезення та несуть відповідальність за втрату або пошкодження вантажу. Відправники та одержувачі, як учасники договірних зобов'язань, мають обов'язок дотримуватись умов перевезення, надавати достовірну інформацію про вантаж і своєчасно приймати або передавати його. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує політику у сфері транспорту, забезпечує нормативне регулювання, ліцензування та контроль за дотриманням вимог безпеки, тарифів і охорони довкілля. Органи місцевого самоврядування сприяють розвитку інфраструктури та погоджують розміщення об'єктів транспорту. Служба безпеки України, зокрема Антитерористичний центр, може отримувати інформацію про перевезення у межах кримінальних проваджень. Важливими суб'єктами є органи Національної поліції, органи цивільного захисту, Міністерство оборони, а в окремих випадках – Національний банк України як учасник погодження умов обов'язкового страхування. Національна поліція відповідає за охорону громадського порядку, виявлення злочинів і забезпечення безпеки пасажирів і вантажів. Органи цивільного захисту координують евакуаційні заходи під час надзвичайних ситуацій із залученням транспорту. Міністерство оборони встановлює порядок охорони та супроводу військових вантажів. Підприємства транспорту, у свою чергу, зобов'язані здійснювати перевезення в інтересах оборони та евакуації за

державним замовленням¹¹.

Згідно з Наказом Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» функції суб'єктів правових відносин вантажних перевезень деталізовані через договірні відносини та порядок подання заявки. Перевізник зобов'язаний забезпечити надання справного рухомого складу, придатного до перевезення певного виду вантажу. Замовник (відправник або одержувач) подає заявку, а у разі масових перевезень – графік виконання перевезень. Вантажовідправник несе обов'язок належного упакування вантажу відповідно до характеру вантажу, погодних умов і вимог безпеки. Також він відповідає за правильність маркування, особливо при перевезенні чутливих або швидкопсувних вантажів. Вантажоодержувач має прийняти вантаж, засвідчити це документально, а у випадку пошкоджень – скласти відповідний акт згідно з передбаченим порядком¹².

Як приклад порушення вищезазначених правил ми виявили рішення Солом'янського районного суду м. Києва у справі № 760/23465/14-ц розглядався спір між фізичною особою (одержувачем вантажу) та ТОВ «Гюнсел» як перевізником щодо відшкодування шкоди, заподіяної пошкодженням вантажу під час перевезення. Позивач довів, що вантаж — 17 коробок фарби — був переданий у належній упаковці, що підтверджувалося декларацією без зауважень від перевізника. Суд визнав перевізника відповідальним на підставі ст. 924 ЦК України, зазначивши, що саме на ньому лежить обов'язок доведення відсутності вини у пошкодженні. Також суд підтвердив право позивача як одержувача звертатися з вимогами до перевізника відповідно до ст. 925 ЦК України. Водночас суд погодився з доводами відповідача про те, що пошкоджено було лише 2 із 17 місць, і відповідно зменшив розмір відшкодування. Це рішення чітко демонструє розмежування прав та обов'язків суб'єктів правовідносин перевезення вантажів — перевізника, відправника та одержувача. Суд підкреслив значення належного оформлення документів перевізника (декларації, акту пошкодження), які виступають ключовими доказами при розгляді спорів. Особливу увагу звернуто на те, що відсутність зауважень до упаковки при прийомі вантажу звужує можливість перевізника уникнути відповідальності. Також суд нагадав, що у спорах щодо публічного договору перевезення застосовуються положення Закону України «Про захист прав споживачів»¹³.

Висновки. Отже, поняття суб'єкта правовідносин у теоретико-правовому вимірі розкривається як особа, здатна бути носієм юридичних прав та обов'язків, що бере участь у правових зв'язках. Така особа може бути як фізичною, так і юридичною, а також включати державу як особливого учасника у публічно-правових відносинах. При цьому не кожен носій правоздатності автоматично є учасником правовідносин, адже для цього необхідне фактичне включення в правовий зв'язок. Ключовими характеристиками правосуб'єктності є правоздатність, дієздатність і деліктоздатність. Це забезпечує реальну можливість не лише володіти правами, але й реалізовувати їх і нести відповідальність. Розмежування понять «суб'єкт права» та «суб'єкт правовідносин» є принциповим для точного визначення складу учасників перевезень.

Суб'єкти цивільних і господарських правовідносин у сфері вантажних перевезень виступають активними

⁹ Господарський кодекс України : Кодекс України; Закон, Кодекс від 16 січня 2003 № 436-IV. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/436-15>

¹⁰ Цивільний кодекс України : Кодекс України; Закон, Кодекс від 16 січня 2003 № 435-IV База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/435-15>

¹¹ Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 № 232/94-ВР. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/232/94-%D0%B2%D1%80>

¹² Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : Наказ; Мінтранс України від 14 жовтня 1997 № 363. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/20128-98>

¹³ Солом'янський районний суд м. Києва. Рішення від 11 листопада 2014 у справі № 760/23465/14-ц. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/41414020>

сторонами договірних зобов'язань, виконуючи конкретні функції. У межах таких відносин визначено тріаду основних учасників: перевізник, відправник і одержувач, які несуть обов'язки щодо належного оформлення перевезення, передачі, прийняття вантажу та забезпечення його схоронності. Водночас кожен із суб'єктів є носієм як прав, так і відповідальності в разі порушення умов договору. Для юридичних осіб правоздатність обмежується цілями, зазначеними в установчих документах, тоді як фізичні особи мають універсальну правоздатність. Господарське законодавство детально регламентує порядок взаємодії цих учасників, включаючи можливість укладення довгострокових договорів при регулярних перевезеннях.

Трансформація складу суб'єктів транспортної діяльності в умовах ринку та євроінтеграції зумовила появу нових учасників із комплексними функціями. До традиційних сторін перевезення додалися транспортні оператори, мультимодальні перевізники, логістичні центри та біржові посередники, які координують складні ланцюги доставки. Такі суб'єкти забезпечують не лише переміщення вантажу, а й організацію усіх допоміжних процесів, включаючи оформлення, облік, моніторинг і страхування. Їх діяльність вимагає спеціального правового регулювання відповідно до європейських стандартів. Розмежування функцій управління інфраструктурою та виконання перевезень стало закономірною вимогою реформи транспортного сектору.

Правовий статус експедитора як комплексного суб'єкта договору транспортного експедирування визначається поєднанням юридичних і фактичних дій, що формують його функціональну самостійність. Експедитор організовує або виконує логістичні послуги, координуючи етапи транспортування, оформлення, зберігання та супровід вантажів. Його зобов'язання виникають не лише на підставі прямої діяльності, а й відповідно до делегованих повноважень від клієнта. При цьому клієнт формує технічне завдання і відповідає за оплату та надання інформації.

Специфіка договору експедирування полягає в тому, що навіть поодинокі дії може бути підставою для визнання договору дійсним. Вітчизняне законодавство має усунути прогалини щодо предмета і змісту зобов'язань сторін, аби знизити ризики спорів. Експедитор у сучасному правовому полі розглядається як повноцінний управлінець логістичного процесу.

Участь органів державної влади в правовідносинах вантажних перевезень реалізується через функції регулювання, ліцензування, безпеки та контролю. Центральні й місцеві органи виконавчої влади забезпечують правове оформлення транспортної діяльності, затвердження правил перевезення та моніторинг дотримання стандартів. Додаткову роль відіграють правоохоронні та спеціалізовані органи — поліція, служби безпеки, цивільного захисту та оборони. Вони діють у межах кримінальних проваджень, надзвичайних ситуацій та оборонних замовлень, забезпечуючи правопорядок і логістику критичних вантажів. Такі публічні суб'єкти не беруть участі в договірних зобов'язаннях, проте істотно впливають на їх реалізацію.

Отже, суб'єкти правових відносин вантажних перевезень виступають фізичні та юридичні особи, а також держава в особі державних посадових осіб та публічних юридичних осіб, які виступають носіями юридичних прав і обов'язків у межах транспортної діяльності. До основних учасників належать перевізники, відправники та одержувачі, а до спеціалізованих — експедитори, оператори мультимодальних перевезень, логістичні центри та державні органи контролю. Їх участь у правовідносинах визначається правосуб'єктністю, що охоплює правоздатність, дієздатність і деліктоздатність. У контексті євроінтеграції розширюється коло суб'єктів і зростає потреба в гармонізації їх статусу відповідно до європейських вимог. Суттєву роль у забезпеченні правової визначеності відіграє судова практика, яка підтверджує обов'язок сторін дотримуватись умов договору перевезення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Суб'єкт. Словник української мови: в 11 т. / АН УРСР, Інститут мовознавства ім. О. О. Потебні; редкол.: І. К. Білодід (гол. ред.) та ін. Київ: *Науков2а думка*, 1970–1980. Т. 9. С. 466. URL: <https://services.archives.gov.ua/dsk/index.php/uk/slovnky/letter/C/page/9>
2. Загальна теорія держави і права: [Підручник для студентів юридичних вищих навчальних закладів] / М. В. Цвік, О. В. Петришин, Л. В. Авраменко та ін.; За ред. д-ра юрид. наук, проф., акад. АПРН України М. В. Цвіка, д-ра юрид. наук, проф., акад. АПРН України О. В. Петришина. Харків: *Право*, 2009. 584 с.
3. Мазур О.С. Цивільне право України: Навч. пос. Київ. *Центр навчальної літератури*, 2006. 384 с.
4. Гринюк Р. Ф., Деркач Е. М. Щодо правового статусу окремих суб'єктів транспортної діяльності. *Право і суспільство*. 2019. № 2. С. 52–57. DOI: 10.31558/2518-7953.2019.2.9
5. Yankovska L., Petryk I. Safety of Cargo Transportation in the Ukrainian Supply Chain: Risk Management and Legal Issues. *Law, Business & Sustainability Herald*. 2022. Vol. 2, Issue 1. P. 50–55. DOI: <http://doi.org/10.46489/lbsh.2022-2-1-5>
6. Bocharova N., Popov V., Tupytska E. Economic and legal aspects of transportation of cargo in Ukraine in the conditions of Euro integration. *SHS Web of Conferences*. 2019. Vol. 67. Article number: 03001. NTI-UkrSURT 2019. DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196703001>
7. Довгуша М. П. Загальна характеристика договору транспортного експедирування. Цивільне право і цивільний процес. 2018. Вип. 141. С. 118–126. ISSN 2414-990X. *Problems of legality*. URL: <http://plaw.nlu.edu.ua/article/view/132777/130456>
8. Довгуша М. П. Предмет договору транспортного експедирування. *Теорія і практика правознавства*. 2018. Вип. 2 (14). С. 1–9. DOI: 10.21564/2225-6555.2018.14.143465
9. Господарський кодекс України : Кодекс України; Закон, Кодекс від 16 січня 2003 № 436-IV. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/436-15>
10. Цивільний кодекс України : Кодекс України; Закон, Кодекс від 16 січня 2003 № 435-IV База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/435-15>
11. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 № 232/94-ВР. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/232/94-%D0%B2%D1%80>
12. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : Наказ; Мінтранс України від 14 жовтня 1997 № 363. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0128-98>
13. Солом'янський районний суд м. Києва. Рішення від 11 листопада 2014 у справі № 760/23465/14-ц. Єдиний реєстр досудових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/41414020>