

**НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ПУБЛІЧНОГО ПРАВА**

*Кваліфікаційна наукова праця  
на правах рукопису*

**РЯБУШИН ВАСИЛЬ ВОЛОДИМИРОВИЧ**

УДК 347.463:656.073(477)

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**ПРАВОВІ ВІДНОСИНИ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

Спеціальність – «081 Право»

Галузь знань – «08 Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело \_\_\_\_\_ В.В. Рябушин

Науковий керівник **Луценко-Миськів Леся Ігорівна**, доктор юридичних наук, професор

**Київ – 2025**

## АНОТАЦІЯ

**Рябушин В. В. Правові відносини вантажних перевезень в Україні.**

*– Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Науково-дослідний інститут публічного права, Київ, 2025.

У дисертації здійснено комплексний науковий аналіз правової природи відносин у сфері вантажних перевезень в Україні. Доведено, що ці правовідносини виникають у процесі планування, організації, здійснення, документального супроводу та контролю перевезення вантажів, що охоплюють цивільно-правові, господарсько-правові й адміністративно-правові аспекти. Підкреслено, що вони включають укладення та виконання угод, застосування правил безпеки, здійснення габаритно-вагового контролю, страхування й відшкодування збитків. Установлено, що відносини у сфері перевезень мають комплексний характер і поєднують приватноправові засади свободи угоди з публічно-правовими вимогами державного регулювання. Аргументовано, що забезпечення балансу між приватною автономією учасників транспортного процесу та публічним інтересом у безпечності й ефективності перевезень потребує спеціального правового режиму.

Удосконалено категорійне визначення правового регулювання вантажних перевезень як системи правових засад і процедур, спрямованих на організацію, здійснення та контроль безпечного переміщення вантажів. Науково обґрунтовано, що поєднання диспозитивних й імперативних норм забезпечує баланс між свободою підприємництва та державними обмеженнями. Доведено, що система регулювання охоплює як матеріальні, так і процедурні виміри, включно з договірними зобов'язаннями та адміністративними санкціями.

З'ясовано, що принципи правових відносин вантажних перевезень – це загальновизнані засади природного права, які конкретизуються в нормативно-правових актах. Вони визначають стабільність і передбачуваність

регулювання, формуючи баланс між державними інтересами та приватними інтересами учасників. Наголошено на ключових ідеях верховенства права, юридичної визначеності, добросовісності й свободи угоди. Зазначено, що принципи пропорційності та мінімального втручання держави дозволяють зберігати свободу підприємницької діяльності. Удосконалено наукове розуміння сутності принципів правових відносин у сфері перевезень як фундаментальних засад, що поєднують безпеку, справедливість та економічну доцільність. Показано, що ці принципи конкретизують правове середовище, яке захищає права й інтереси сторін, сприяючи розвитку добросовісної конкуренції. Підкреслено, що гармонізація та комплексність регулювання формують умови для застосування єдиних стандартів безпеки й технічних вимог.

Доведено, що суб'єкти правових відносин вантажних перевезень – це учасники цивільної, господарської та адміністративної взаємодії, наділені правоздатністю, дієздатністю і деліктоздатністю. До приватного кола належать перевізник, відправник, одержувач, експедитор, оператори інфраструктури та логістичні платформи. До публічного – центральні органи виконавчої влади, регулятори на кшталт Укртрансбезпеки, митні, прикордонні та екологічні служби. Їхній статус охоплює систему прав (укладання угод, визначення маршруту й тарифу, відшкодування збитків, користування інфраструктурою) та обов'язків (дотримання строків, правил безпеки, ведення документації, забезпечення страхового покриття). Публічні суб'єкти реалізують владні повноваження через ліцензування, нагляд, стандарти й санкції. Обґрунтовано правовий статус колективних суб'єктів вантажних правовідносин без створення юридичної особи. Такі суб'єкти отримали характеристику організаційно-правової одиниці, здатної впливати на формування й контроль транспортної політики. Визначено їхні права на подання петицій, участь у громадських обговореннях та ініціювання пілотних проєктів. Розкрито обов'язки забезпечувати прозорість, підзвітність і належне представництво інтересів громади.

Розкрито, що об'єкти правовідносин вантажних перевезень охоплюють матеріальні, нематеріальні та юридично значущі блага. Матеріальним ядром є вантаж як предмет договору, який перебуває під охороною права. До нематеріальних об'єктів належать послуги з приймання, перевантаження, транспортування, зберігання та видання. Значення мають також грошові зобов'язання, тарифи, страхові покриття та штрафи. Об'єктами визнаються документи й дані – транспортні накладні, е-коносаменти, акти та цифрові записи відстеження. Подальшого розвитку набуло розуміння об'єктів правовідносин перевезень як системи матеріальних, нематеріальних та інформаційних складових. До них віднесено вантаж, інфраструктуру й технічні засоби, а також послуги та результати дій. Визначено юридично значущі об'єкти – документи, цифрові дані, тарифи, страхові покриття. Уточнено правовий режим інформаційних систем і технологічних процесів, спрямованих на прозорий обмін даними.

Активізовано зміст правових відносин вантажних перевезень, що поєднує доктринальні підходи, фактичну поведінку та норми права. Ці відносини мають комплексний характер, інтегруючи суб'єктивні права, юридичні обов'язки, владні повноваження і відповідальність. Фактичний зміст виражається в логістичних і організаційних діях, які набувають юридичного значення. Юридичний зміст визначає межі та механізми діяльності в нормах права. Приватні особи реалізують права і обов'язки в договірних відносинах, що захищаються цивільним та господарським законодавством. Удосконалено наукове уявлення про зміст правових відносин перевезень як динамічної системи. Розширено підхід до визначення фактичного змісту через комплекс логістичних, організаційних та техніко-безпекових дій. Систематизовано юридичний зміст на основі інтеграції норм Цивільного і Господарського кодексів та спеціального законодавства. Деталізовано механізми контролю, ліцензування і відповідальності.

Узагальнено, що юридичні факти є ключовим елементом правових відносин перевезень. Саме вони визначають виникнення, зміну або

припинення прав та обов'язків учасників процесу. Юридичні факти забезпечують зв'язок між нормою і конкретною дією чи подією, перетворюючи припис на результат. Вони виконують доказову функцію у транспортних спорах, підтверджуючи обставини справи. Належне документування та верифікація гарантують правову визначеність і зменшують ризики зловживань. Систематизовано юридичні факти у сфері перевезень як підґрунтя виникнення та розвитку правовідносин. Визначено їхню роль у забезпеченні правової визначеності та стабільності перевізного процесу. Розкрито доказове значення належного документування в урегулюванні транспортних суперечок. Уточнено класифікацію фактів за критеріями вольової участі та юридичних наслідків.

Отримав розвитку компаративістичний аналіз європейського досвіду забезпечення правових відносин перевезень як комплексної системи гармонізації національних і наднаціональних механізмів. Уточнено роль уніфікованих стандартів доступу до ринку та процедур моніторингу як засобу формування рівних умов конкуренції. Акцентовано на інтеграції екологічних вимог у договірні умови, планування маршрутів і контроль експлуатації. Розкрито значення цифровізації документообігу, автоматизованих систем контролю та розвитку мультимодальних платформ у забезпеченні безперервності ланцюгів постачання.

Виявлено, що нормативно-правове забезпечення транспортних перевезень у Європейському Союзі ґрунтується на гармонізації національних підходів із наднаціональною системою адміністрування. ЄС формує єдину правову рамку для всіх видів транспорту, інтегруючи вимоги безпеки, екології та цифровізації. Уніфіковані стандарти регулюють доступ до ринку, процедури моніторингу та взаємодію між учасниками транспортного процесу, забезпечуючи сумісність і прозорість. При цьому Франція поєднує екологічні стандарти з інноваційними методами сталості, Італія дотримується балансу між суворими вимогами та лібералізацією тарифів, а Іспанія гармонізує національні норми з європейськими й активно розвиває мультимодальні

платформи. У цих країнах реалізовано цифровізацію документообігу, автоматизацію контролю та екологічний моніторинг.

Актуалізовано, що вдосконалення правових відносин вантажних перевезень в Україні передбачає чіткий розподіл приватноправових і публічно-правових ролей учасників перевізного процесу. Електронне врядування з використанням «єдиного вікна» та публічних платформ у режимі реального часу забезпечить прозорість і довіру між державою та суб'єктами господарювання. Розвиток правової бази мультимодальних перевезень і логістичних центрів, а також уніфікація документів сприятимуть модернізації інфраструктури. Гармонізація правил щодо небезпечних вантажів із міжнародними стандартами та впровадження GPS-моніторингу підвищать рівень безпеки. Подальше узгодження технічних регламентів, екологічних вимог і тарифоутворення з acquis ЄС зміцнить конкурентоспроможність українських перевізників. Удосконалено підхід до правових відносин перевезень в Україні через поєднання безпечності, схоронності, вчасності й екологічності доставляння товарів із прозорим розподілом ролей учасників. Сформовано концепцію інтеграції електронного врядування з платформами обміну транспортними даними для скорочення адміністративних бар'єрів. Запропоновано комплексний розвиток правової бази мультимодальних перевезень і гармонізацію технічних регламентів та тарифоутворення відповідно до європейських вимог. Обґрунтовано потребу посилення заходів безпеки перевезень небезпечних вантажів через електронні реєстри та GPS-моніторинг.

**Ключові слова:** адміністративно-правові відносини, адміністративний орган, авіаційний транспорт, водний транспорт, законність, залізничний транспорт, зміст, конкуренція, обов'язки, права людини, правове регулювання, публічне адміністрування, транспортний процес, цивільно-правові відносини, юридичні факти.

## SUMMARY

**Ryabushyn V. V. Legal Relations of Cargo Transportation in Ukraine.** – *Qualification scientific work on the rights of the manuscript.*

The thesis for obtaining a scientific degree of Doctor of Philosophy in speciality 081 «Law». – Scientific Institute of Public Law, Kyiv, 2025.

The dissertation presents a comprehensive scientific analysis of the legal nature of relations in the field of cargo transportation in Ukraine. It is proved that these legal relations arise in the process of planning, organization, execution, documentary support, and control of cargo transportation, encompassing civil-law, commercial-law, and administrative-law aspects. It is emphasized that they include the conclusion and execution of contracts, the application of safety rules, the implementation of weight and dimensional control, insurance, and compensation for damages. It has been established that relations in the field of transportation are complex in nature, combining private-law principles of freedom of contract with public-law requirements of state regulation. It is argued that ensuring a balance between the private autonomy of transport process participants and the public interest in the safety and efficiency of transportation requires a special legal regime.

The categorical definition of the legal regulation of cargo transportation has been improved as a system of legal principles and procedures aimed at organizing, implementing, and controlling the safe movement of goods. It has been scientifically substantiated that the combination of dispositive and imperative norms ensures a balance between entrepreneurial freedom and state restrictions. It has been proved that the regulatory system covers both material and procedural dimensions, including contractual obligations and administrative sanctions.

It has been clarified that the principles of legal relations of cargo transportation are universally recognized principles of natural law, which are concretized in legal acts. They determine the stability and predictability of regulation, forming a balance between state interests and private interests of participants. The key ideas of the rule of law, legal certainty, good faith, and freedom of contract have been emphasized. It is noted that the principles of proportionality

and minimal state interference make it possible to preserve the freedom of entrepreneurial activity. The scientific understanding of the essence of the principles of legal relations in the field of transportation has been improved as fundamental foundations that combine safety, justice, and economic expediency. It has been shown that these principles specify the legal environment that protects the rights and interests of the parties, contributing to the development of fair competition. It has been emphasized that harmonization and comprehensiveness of regulation create conditions for the application of uniform safety standards and technical requirements

It has been proved that the subjects of legal relations in cargo transportation are participants in civil, commercial, and administrative interaction, endowed with legal capacity, capacity to act, and, where applicable, delictual capacity. The private sphere includes the carrier, consignor, consignee, freight forwarder, infrastructure operators, and logistics platforms. The public sphere comprises central executive authorities, regulators such as the State Transport Safety Service of Ukraine, as well as customs, border, and environmental services. Their legal status covers a system of rights (conclusion of contracts, determination of routes and tariffs, compensation for damages, use of infrastructure) and obligations (compliance with deadlines, safety regulations, documentation, provision of insurance coverage). Public authorities exercise their powers through licensing, supervision, standardization, and sanctions. The legal status of collective subjects of cargo transportation relations without acquiring legal personality has been substantiated. Such entities are characterized as organizational and legal units capable of influencing the formation and control of transport policy. Their rights include submitting petitions, participating in public consultations, and initiating pilot projects. Their obligations include ensuring transparency, accountability, and proper representation of community interests.

It has been revealed that the objects of legal relations in cargo transportation encompass material, immaterial, and legally significant goods. The material core is the cargo as the subject of the contract, which is protected by law. Immaterial objects include services of receipt, transshipment, transportation, storage, and delivery. Also



significant are monetary obligations, tariffs, insurance coverage, and penalties. Legally relevant objects include documents and data such as consignment notes, electronic bills of lading, certificates, and digital tracking records. The understanding of objects of transportation relations has been further developed as a system of material, immaterial, and informational elements. These include cargo, infrastructure, and technical means, as well as services and outcomes of actions. Legally significant objects have been defined as documents, digital data, tariffs, and insurance coverage. The legal regime of information systems and technological processes aimed at transparent data exchange has been clarified.

The content of legal relations in cargo transportation has been expanded, combining doctrinal approaches, actual behavior, and legal norms. These relations are of a complex nature, integrating subjective rights, legal obligations, public powers, and liability. The factual content is manifested in logistical and organizational actions that acquire legal significance, while the legal content defines the boundaries and mechanisms of activity within legal norms. Private actors exercise rights and obligations within contractual relations protected by civil and commercial legislation. The scientific understanding of the content of transportation legal relations has been improved as a dynamic system. The approach to determining the factual content has been broadened through a complex of logistical, organizational, and technical-safety actions. The legal content has been systematized on the basis of the integration of the Civil and Commercial Codes with special legislation. The mechanisms of control, licensing, and liability have been further detailed.

It has been generalized that legal facts are a fundamental element of transportation legal relations. They determine the emergence, modification, or termination of the rights and obligations of participants in the transportation process. Legal facts provide the connection between legal norms and specific actions or events, transforming prescriptions into actual results. They perform an evidentiary function in transportation disputes, confirming the existence of relevant circumstances. Proper documentation and verification ensure legal certainty and

reduce the risks of abuse. Legal facts in the transportation sphere have been systematized as the basis for the emergence and development of legal relations. Their role in ensuring the stability and legal certainty of the transportation process has been defined. The evidentiary importance of proper documentation in dispute resolution has been substantiated. The classification of legal facts has been clarified according to the criteria of volitional participation and legal consequences.

A comparative analysis of the European experience in regulating transportation legal relations has been developed as a comprehensive system of harmonizing national and supranational mechanisms. The role of unified standards for market access and monitoring procedures has been specified as a means of establishing equal conditions of competition. The integration of environmental requirements into contractual terms, route planning, and operational control has been emphasized. The importance of digitization of documentation, automated compliance systems, and the development of multimodal platforms in ensuring uninterrupted supply chains has been revealed.

It has been established that the legal regulation of transportation in the European Union is based on harmonization of national approaches with the supranational administrative system. The EU creates a unified legal framework for all modes of transport, integrating requirements of safety, ecology, and digitalization. Unified standards regulate market access, monitoring procedures, and interaction between transportation stakeholders, ensuring compatibility and transparency. France combines environmental standards with innovative sustainability assessment methods, Italy maintains a balance between strict requirements and tariff liberalization, while Spain harmonizes national legislation with European rules and actively develops multimodal platforms. In these countries, the digitization of documentation, automation of control, and environmental monitoring have been effectively implemented.

It has been emphasized that the improvement of legal relations in cargo transportation in Ukraine requires a clear distinction between private-law and public-law roles of participants in the transportation process. E-governance through

the “single window” procedure and public platforms operating in real time will ensure transparency and trust between public authorities and private economic actors. The development of the legal framework for multimodal transportation and logistics centers, as well as the unification of transportation documents, will contribute to infrastructure modernization. Harmonization of rules for the carriage of dangerous goods with international standards and the introduction of GPS monitoring will enhance the level of safety. Further alignment of technical regulations, environmental standards, and tariff-setting with the acquis of the European Union will strengthen the competitiveness of Ukrainian carriers. The approach to legal relations in cargo transportation has been improved by combining safety, reliability, timeliness, and environmental sustainability with a transparent distribution of roles among participants. A concept of integrating e-governance with certified data exchange platforms has been formulated to reduce administrative barriers. A comprehensive development of the legal framework for multimodal transportation, as well as harmonization of technical regulations and tariffs with EU requirements, has been proposed. The necessity of strengthening safety measures for dangerous goods transportation through electronic registers and GPS monitoring has been substantiated.

**Keywords:** administrative body, administrative-law relations, aviation transport, civil-law relations, competition, content, human rights, legal facts, legal regulation, legality, obligations, public administration, railway transport, transport process, water transport.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### *в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:*

1. Рябушин В.В. Зміст правових відносин вантажних перевезенням в Україні. *Право і суспільство*. 2025. № 1. С. 815-822.  
DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.1.120>
2. Рябушин В.В. Об'єкт правових відносин вантажних перевезенням в Україні. *Право та державне управління*. 2025. № 1. С. 266-273.  
DOI: <https://doi.org/10.32782/pdu.2025.1.36>
3. Рябушин В.В. Суб'єкти правових відносин вантажних перевезенням в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2025. № 4. С. 576-580.  
DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2025-4/139>

### *які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

4. Рябушин В.В. Деякі аспекти вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні. *Актуальні проблеми адміністративно-правових наук та публічне адміністрування у галузях молоді та спорту*: матеріали науково-практичної конференції (Київ, 8 лип. 2025). Київ: Академія адміністративно правових наук. Науково-дослідний інститут морського і космічного права, 2025. URL: <https://www.ssaals.com.ua/wp-content/uploads/Riabushyn-Piekarev-1-2.pdf>.
5. Рябушин В.В. Морські перевезення в системі транспортних правовідносин України. *Безпека в інтелектуальному вимірі*: матеріали Всеукр. науково-практ. конф. (Київ, 3 лип. 2023 р.) Київ: Київський університет інтелектуальної власності та права, 2023. С. 219–222.
6. Рябушин В.В. Особливості вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні. *Актуальні проблеми адміністративного-правових наук та підприємництва*: матеріали науково-практичної конференції (Київ, 3 лип. 2025 р.) Київ: Академія адміністративно правових наук. Науково-дослідний інститут морського і космічного права, 2025. URL: <https://www.ssaals.com.ua/wp-content/uploads/Riabushyn-Dramarenko.pdf>

## ЗМІСТ

|                                                                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ВСТУП.....                                                                                                       | 14  |
| РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ НАУКОВОГО АНАЛІЗУ<br>ПРАВОВИХ ВІДНОСИН ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ<br>В УКРАЇНІ..... | 28  |
| 1.1. Поняття та межі правових відносин вантажних перевезень<br>в Україні.....                                    | 28  |
| 1.2. Принципи правових відносин вантажних перевезень в Україні.....                                              | 41  |
| Висновки до розділу 1.....                                                                                       | 55  |
| РОЗДІЛ 2. ЕЛЕМЕНТИ ПРАВОВИХ ВІДНОСИН ВАНТАЖНИХ<br>ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ.....                                      | 60  |
| 2.1. Суб'єкти правових відносин вантажних перевезень в Україні.....                                              | 60  |
| 2.2. Об'єкти правових відносин вантажних перевезень в Україні.....                                               | 76  |
| 2.3. Зміст правових відносин вантажних перевезень в Україні.....                                                 | 91  |
| 2.4. Юридичні факти у правових відносинах вантажних перевезень<br>в Україні.....                                 | 104 |
| Висновки до розділу 2.....                                                                                       | 121 |
| РОЗДІЛ 3. ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВИХ<br>ВІДНОСИН ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ.....          | 129 |
| 3.1. Європейський досвід правових відносин вантажних перевезень.....                                             | 129 |
| 3.2. Удосконалення правових відносин вантажних перевезень<br>в Україні.....                                      | 149 |
| Висновки до розділу 3.....                                                                                       | 174 |
| ВИСНОВКИ.....                                                                                                    | 185 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....                                                                                  | 192 |
| ДОДАТКИ.....                                                                                                     | 215 |

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Вантажний транспорт є стратегічною галуззю національного значення, що виконує ключову роль у забезпеченні економічної стабільності, діяльності внутрішнього ринку та інтеграції України у світову економіку. Його системне функціонування сприяє не лише внутрішньому товарообігу, а й розширює міжнародну торгівлю, зміцнюючи позиції держави у глобальних логістичних мережах. У контексті збройної агресії російської федерації проти України значення вантажних перевезень зростає в аспекті стратегічної логістики, забезпечення безперервності постачань, оперативного реагування на проблеми безпеки та підтримки обороноздатності. Вони є опорою для ефективного виконання завдань як у цивільному, так і у військовому секторі. Саме тому правові відносини в цій сфері набувають особливого значення як інструмент державної політики високого пріоритету.

Цивільні вантажні перевезення відіграють значущу роль у забезпеченні потреб малого, середнього та великого бізнесу, будучи драйвером економічної активності, конкурентоспроможності та доступності товарів. Вони забезпечують ефективне сполучення між регіонами України та з іншими державами, зменшуючи часові й фінансові витрати на доставку вантажів. Цей сегмент транспортної системи є індикатором рівня технологічного розвитку країни, її здатності забезпечувати стабільність постачання продукції та інтеграцію в міжнародні логістичні мережі. Для виробників і експортерів вантажний транспорт є інструментом оперативного виходу на нові ринки, що безпосередньо впливає на темпи розвитку економіки та інвестиційну привабливість держави.

Державний сегмент вантажних перевезень, зокрема транспорт для потреб оборонного сектору, виконує визначальну функцію в забезпеченні постачання військових вантажів, евакуації матеріальних ресурсів і гарантуванні стійкості мережі постачання в умовах надзвичайних ситуацій.

Саме транспортні засоби і транспортні коридори дозволяють реалізовувати стратегії оперативного реагування та підтримки національної безпеки. Державні транспортні структури здійснюють критично важливі завдання щодо доставки гуманітарної допомоги, медикаментів, продовольства та обладнання в кризові регіони. Без такої логістичної інфраструктури повноцінна реалізація державного суверенітету та стійкість економіки були б неможливими.

Отже, без належного врегулювання правових відносин у сфері вантажних перевезень, включно з безпечною експлуатацією транспортних засобів, ліцензуванням, сертифікацією, дотриманням вимог до перевезення небезпечних вантажів та модернізацією інфраструктури, держава не здатна забезпечити ефективне функціонування стратегічної транспортної мережі. Пріоритет безпеки вимагає створення прозорої системи нормативно-правового регулювання, яка б забезпечувала належний контроль, відповідність міжнародним стандартам і недопущення транспортних інцидентів. Особливого значення набуває координація між органами виконавчої влади, суб'єктами господарювання та міжнародними транспортними організаціями. Усі ці елементи мають бути впорядковані єдиною державною політикою у сфері вантажних перевезень, а адміністративне право є фундаментом для її формалізації та реалізації.

На нормативному рівні регулювання сфери вантажних перевезень спирається на цивільне (господарське), адміністративне та міжнародне приватне право як базову юридичну платформу правових відносин, що забезпечує баланс між публічним інтересом, безпекою й ефективністю роботи галузі. Законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти встановлюють вимоги до технічного стану транспортних засобів, кваліфікації персоналу, організації логістичних процесів та сертифікації об'єктів інфраструктури. Вони регламентують процеси ліцензування, державного нагляду, контролю та юридичної відповідальності за порушення норм безпеки та умов перевезень. В умовах воєнного стану ці аспекти потребують адаптації та посилення, і саме

адміністративно-правовий інструментарій здатен забезпечити належний рівень нормативного регулювання.

Євроінтеграційний курс України, включаючи виконання зобов'язань перед Європейським Союзом та розбудову транспортних коридорів, зумовлює потребу гармонізації національного законодавства у сфері вантажних перевезень за європейськими стандартами. Це стосується технічних регламентів, адміністративних процедур, екологічних вимог, правил допуску до ринку перевізників і стандартів безпеки. Європейська транспортна модель побудована на принципах ефективного регулювання, ризик-орієнтованого контролю, сталого розвитку та взаємної відповідальності держави й бізнесу. Такі стандарти охоплюють вимоги до інфраструктури, електронного документообігу, екологічної безпеки та цифровізації транспортних процесів.

Зокрема, Україна вже впроваджує європейські підходи у сфері перевезення вантажів автомобільним, залізничним, річковим і морським транспортом, що вимагає оновлення нормативно-правової бази, гармонізації стандартів перевезення, технічного обслуговування, митних і логістичних процедур. Застосування таких стандартів потребує не лише модернізації інфраструктури, а й адаптації адміністративних процедур, підготовки кадрів і підвищення ефективності органів державного контролю.

Населення та партнери України загалом підтримують перехід на європейські стандарти вантажних перевезень, що підтверджується зростанням попиту на сучасні транспортно-логістичні послуги, які відповідають вимогам надійності, енергоефективності та економічної доцільності. Використання інноваційних транспортних рішень сприяє зниженню витрат на доставку, підвищенню швидкості та безпеки перевезень. Для підприємств, що надають послуги у сфері вантажного транспорту, спрощення процедур сертифікації та митного оформлення є додатковим стимулом для розширення діяльності й виходу на нові ринки.

Окрему увагу слід приділити нормативно-правовому регулюванню перевезення небезпечних вантажів, зокрема паливно-мастильних матеріалів,



хімічних речовин та вибухових матеріалів, а також розвитку інноваційних напрямків, як-от безпілотні транспортні системи. Значуща роль цифрових технологій, систем віддаленого моніторингу та автоматизованого керування вимагає створення сучасного адміністративно-правового механізму для їх інтеграції в логістичні процеси. Це передбачає встановлення чітких правил допуску на ринок, вимог до виробників і операторів, а також адміністративних процедур для забезпечення безпеки та контролю.

Результати всеукраїнського та авторського соціологічного опитування підтверджують обґрунтованість вибору теми дослідження, адже виявлено значний інтерес громадян до проблем і перспектив розвитку правових відносин у сфері вантажних перевезень. Переважна більшість респондентів (78 %) має досвід користування відповідними послугами, що свідчить про високу залученість суспільства до транспортно-логістичних процесів. При цьому понад половина опитаних (54 %) оцінює рівень безпеки та надійності перевезень як незадовільний, наголошуючи на потребі вдосконалення технічних стандартів і процедур. Значна частка громадян підтримує заходи гармонізації з європейськими стандартами (72%), удосконалення електронного врядування з упровадженням «єдиного вікна» (68%), нормативного розмежування приватних і публічних складових (54 %) та імплементації норм ADR, RID, ADN (49 %) (додаток Б до дисертації). Водночас результати свідчать про поєднання довіри до деяких суб'єктів, які безпосередньо забезпечують перевезення (волонтерський сектор, Збройні Сили України), з критично низькою довірою до політичних інститутів, що формують правила і контролюють галузь [88]. Така інституційна асиметрія створює ризики для ефективної реалізації державних стратегій у сфері вантажних перевезень. Це зумовлює потребу наукового пошуку засобів підвищення безпечності, ефективності та прозорості правових відносин у зазначеній сфері, що й визначає актуальність проведеного дослідження.

*Зв'язок теми дисертації із сучасними дослідженнями.* До окремих питань аналізованої проблематики звертали свою увагу українські та

зарубіжні вчені – О. Андрухів, Т. Аракелян, О. Афанасьєва, В. Бобрик, Н. Бочарова, Б. Бесселінк, К. Бек, В. Борисова, Д. Борисюк, М. Брагінський, Б. Буркинський, В. Буряк, Т. Базгадзе, О. Власенко, В. Власова, А. Волкова, Ю. Вовк, І. Вовк, В. Галуцько, Б. Ганайлюк, О. Гетманець, Х. Гетманець, Д. Голуб, Р. Гринюк, В. Грищенко, І. Грищенко, О. Гусєва, Е. Деркач, М. Дем'янчук, О. Дзера, Л. Діденко, П. Діхтієвський, М. Довгуша, Л. Дабланк, Л. Дівер, Г. Фошар, А. Гоєл, Н. Грищенко, О. Гайша, А. Завальний, А. Іванищук [42; 143], К. Іваніца, С. Ільченко, Ж. Жоссо, А. Кардаш, О. Карпенко, В. Каращук, А. Кашканов, А. Кенс, М. Ковбатюк, Г. Ковбатюк, К. Козельська, В. Кравчук, Н. Кузнєцова, І. Курило, В. Кутсенко, Б. Кириченко, І. Кубасакова, Й. Кубаньова, П. Колларова, Р. Лідовець, Н. Лужанська, В. Лотоцька, В. Марцано, В. Максименко, В. Марисюк, І. Митник, В. Момотюк, Дж. Моніос, С. Овчарук [63], О. Онищук [64], О. Остапенко, І. Острожинська, Н. Павловська, С. Павлюк, С. Павлов, О. Панова, О. Петренко, І. Петрик, О. Петришин, І. Підберезних [70], О. Підпригора, І. Погрібний, С. Погрібний, В. Попов, М. Потаповська, Г. Прокудін, О. Прокудін, І. Прокудіна, І. Прохоренко, Н. Разбейко, І. Романова, С. Розсоха [94], В. Рябушин, К. Рябова, Х. Родрігес Дельгадо, В. Савенко, С. Селіщев, Є. Сердюк, Р. Сірко, О. Скаун, В. Смородинський, Й. Сосєдова, М. Суржинський, О. Суботкін, Н. Тарельник, В. Титаренко, В. Ткачов, О. Трухан, Є. Туданова, Є. Тупицька, В. Туррі, Є. Український, С. Фірсова, О. Харитонова, М. Цвік, Р. Чернієнко, М. Шамін, У. Шемет, Р. Шишка, В. Шемаєв, К. Шкарупа, Л. Янковська, В. Яроцький, Є. Ясюк, О. Юхимюк, О. Зубов ін. Проте зазначені вчені проблему правових відносин вантажних перевезень в Україні безпосередньо не аналізували, зосереджуючи свої наукові пошуки на більш загальних, спеціальних чи суміжних соціально-правових, безпекових та економічних питаннях у цій сфері адміністративно-правового регулювання.

Отже, потреба в підвищенні безпеки та ефективності вантажних перевезень, забезпеченні обороноздатності України, зміцненні національної безпеки й дотриманні належного правопорядку на об'єктах транспортної

інфраструктури, потреба гармонізації національного законодавства та адміністративних процедур із вимогами ЄС і міжнародних угод (зокрема ADR, RID, ADN), а також виявлений низький рівень довіри до окремих адміністративних органів, що формують і реалізують державну політику у транспортній сфері, у поєднанні з наявними законодавчими й правозастосовними прогалинами комплексно обґрунтовують актуальність обраної теми дисертаційного дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.**

Дисертація узгоджується з основними положеннями Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 року № 1550. Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт Науково-дослідного інституту публічного права «Правове забезпечення прав, свобод та законних інтересів суб'єктів публічно-правових відносин» (номер державної реєстрації 0120U105390). Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Науково-дослідного інституту публічного права від 31 травня 2023 року (протокол № 7).

**Мета і завдання дослідження.** *Мета* роботи полягає в тому, щоб на основі теорії права, теорії цивільного (господарського), адміністративного права, чинного законодавства, наукових доктрин та практики правозастосування розкрити теоретико-правові засади, складові правових відносин вантажних перевезень, виявити й узагальнити принципи, розробити пропозиції стосовно вдосконалення безпеки, надійності, ефективності й екологічності переміщення вантажів для потреб громадян, публічних органів та суб'єктів господарювання.

Відповідно до поставленої мети в роботі заплановано вирішити такі *завдання*:

- сформулювати поняття та розкрити межі правових відносин вантажних перевезень в Україні;

- з'ясувати сутність принципів правових відносин вантажних перевезень в Україні;
- узагальнити наукові положення щодо суб'єктів правових відносин вантажних перевезень в Україні;
- розкрити зміст об'єктів правових відносин вантажних перевезень в Україні;
- актуалізувати зміст правових відносин вантажних перевезень в Україні;
- з'ясувати особливості юридичних фактів у правових відносинах вантажних перевезень в Україні;
- виявити й узагальнити європейський досвід правових відносин вантажних перевезень;
- удосконалити правовідносини вантажних перевезень в Україні.

*Об'єктом дослідження* є суспільні відносини, які виникають у процесі виникнення, дії, змін і скасування правових відносин вантажних перевезень в Україні.

*Предмет дослідження* – правові відносини вантажних перевезень в Україні.

**Методи дослідження.** У дисертації використано комплекс методів наукового пізнання. Головним серед загальнонаукових був *системний* метод, що дозволив розглядати правові відносини вантажних перевезень як цілісну багаторівневу систему з власною структурою, взаємозв'язками між суб'єктами, об'єктами, принципами та процедурами, а також закономірностями розвитку в національному та європейському правовому просторі (підрозділи 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 3.2).

*Логіко-семантичний* метод забезпечив виявлення й оброблення доктринальних поглядів учених на проблеми правового регулювання вантажних перевезень; він застосовувався у всіх без винятку підрозділах дисертації.

Метод *дедукції* дав змогу аналізувати явища від загального до спеціального, формувати наукові узагальнення та висновки (підрозділи 1.1, 1.2, 2.1, 3.1), а метод *індукції* – узагальнювати емпіричні дані та практику правозастосування (підрозділи 2.2, 2.3). Методи *аналізу* та *синтезу* використовувалися практично в усіх підрозділах дослідження (1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2).

Серед загальноправових методів головним був *формально-догматичний* метод, який забезпечив аналіз чинного національного законодавства, міжнародних договорів, норм права ЄС, що регулюють сферу вантажних перевезень (підрозділи 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2). Метод *порівняльного правознавства* дав змогу розкрити особливості європейського досвіду та його адаптацію в Україні (підрозділ 3.1).

*Соціологічний* метод забезпечив проведення та оброблення результатів всеукраїнського й авторського опитування щодо проблематики правових відносин у сфері вантажних перевезень (використовувався в обґрунтуванні положень підрозділів 1.1, 3.2). Методи *правового прогнозування* дозволили сформулювати пропозиції щодо вдосконалення законодавства та правозастосовної практики у відповідній сфері (підрозділ 3.2).

*Нормативним підґрунтям* дослідження стали Конституція України, міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, закони України «Про транспорт», «Про ліцензування видів господарської діяльності», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», Цивільний та Господарський кодекси України, спеціальні транспортні кодекси та статuti, підзаконні нормативно-правові акти, а також міжнародні транспортні конвенції (COTIF, ADR, RID, ADN тощо).

*Емпіричну основу* дисертаційного дослідження становлять адміністративні акти та фактичні дії Кабінету Міністрів України, Міністерства розвитку громад та територій України, Державної служби України з безпеки на транспорті, Державної служби морського і внутрішнього водного

транспорту та судноплавства України, а також інших органів публічної влади, діяльність яких пов'язана з регулюванням, організацією та забезпеченням функціонування транспортної системи України.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в тому, що дисертаційна робота є одним із перших комплексних монографічних досліджень, яке присвячено правовим відносинам вантажних перевезень в Україні. У роботі за результатами проведеного аналізу сформовану низку висновків, рекомендацій та пропозицій, зокрема:

*у перше:*

– сформовано правовий статус колективних суб'єктів вантажних правовідносин, які функціонують без створення юридичної особи – як системи інституційних, процесуальних і організаційних елементів, що надають ініціативним групам і громадським об'єднанням спроможність брати участь у формуванні й контролюванні транспортної політики з набуттям статусу організаційно-правової одиниці. Такі суб'єкти мають право подавати петиції, брати участь у громадських консультаціях (обговореннях), здійснювати громадський контроль, ініціювати пілотні транспортні проекти та отримувати доступ до публічної інформації. Їхні обов'язки охоплюють дотримання процедурних вимог, забезпечення прозорості та підзвітності діяльності, а також належне представництво інтересів громади. Правосуб'єктність визначається легітимацією волі членів та процесуальною ідентифікацією під час взаємодії з адміністративними органами, суб'єктами господарювання та громадянами;

– основі вольового критерію здійснено комплексну класифікацію юридичних фактів у системі правових відносин транспортних перевезень в Україні за чинниками тривалості їх існування, функційного призначення та змістовного наповнення. Обґрунтовано, що поділ на дії та події дозволяє чітко розмежувати вольову поведінку учасників перевізного процесу та обставини, які настають незалежно від їхньої волі, що забезпечує точність правової оцінки. Доведено, що виокремлення правомірних юридичних актів і

юридичних учинків створює підґрунтя для глибшого розуміння правових наслідків, які вони породжують. Розмежування миттєвих фактів і фактів тривалої дії надає змогу враховувати часовий чинник впливу на стабільність правового стану. Виокремлення матеріальних і процесуальних фактів дозволяє забезпечити баланс між формуванням прав та обов'язків і належним їх доказуванням;

*удосконалено:*

– категорійне визначення правового регулювання вантажних перевезень в Україні як системи цивільно-правових та публічно-правових засад, заходів і процедур, спрямованих на організацію, збереження, здійснення, супровід та контроль за безпечним і вчасним переміщення вантажів. У межах цієї системи інтегровано норми приватного та публічного права, що забезпечують баланс між автономією учасників транспортного ринку та імперативними вимогами держави. Установлено, що правове регулювання охоплює об'єктні, суб'єктні, процедурні, просторові, часові, нормативні та спеціальні межі, які забезпечують комплексність і передбачуваність правозастосування. Аргументовано, що поєднання загальних і спеціальних норм транспорту, міжнародних конвенцій і внутрішнього законодавства створює уніфіковані умови для національних та транскордонних перевезень;

– наукове розуміння сутності принципів правових відносин транспортних перевезень в Україні як фундаментальних загальновизнаних засад, що ґрунтуються на нормах природного права та конкретизуються в положеннях законодавства. Вони визначають ціннісну та нормативну основу правового регулювання, забезпечуючи його стабільність, узгодженість і передбачуваність у динамічних умовах розвитку транспортної системи. Такі принципи формують баланс між публічними інтересами держави та приватними інтересами учасників перевізного процесу, поєднуючи пріоритет безпеки з економічною доцільністю та справедливістю. Їх зміст охоплює верховенство права, юридичну визначеність, добросовісність, розумність, рівність сторін, свободу угоди, пропорційність і мінімальне необхідне

втручання держави. Гармонізація й уніфікація норм із міжнародними стандартами та комплексність регулювання створюють умови для інтеграції України у світовий транспортний простір і впровадження єдиних технічних і безпекових вимог;

– науковий зміст правових відносин транспортних перевезень в Україні як багаторівневої, динамічної конструкції, що поєднує приватноправові та публічно-правові елементи в єдиній нормативно-організаційній системі. Розширено підхід до визначення фактичного змісту цих відносин через комплекс логістичних, організаційних та техніко-безпекових дій, що мають юридичне значення. Систематизовано юридичний зміст на основі інтеграції норм Цивільного, Господарського кодексів, спеціального транспортного законодавства та підзаконних нормативно-правових актів із деталізацією механізмів контролю, ліцензування й відповідальності. Уточнено співвідношення прав та обов’язків приватних осіб і адміністративних органів у сфері перевезень з урахуванням імперативних вимог безпеки, екології та технічних стандартів;

– правовідносини вантажних перевезень щодо підвищення безпечності, схоронності, вчасності, екологічності та ефективності забезпечення громадян, публічних органів та суб’єктів господарювання всіма необхідними товарами через запровадження чіткого розмежування приватноправових і публічно-правових ролей учасників перевізного процесу та уніфікації стандартів якості послуг і доказовості телематичних даних. Розроблення концепції інтеграції електронного врядування з процедурами «єдиного вікна» та сертифікованими платформами обміну транспортними даними сприятиме скороченню адміністративних бар’єрів і підвищенню прозорості логістичних операцій. Також потрібен комплексний розвиток правової бази мультимодальних перевезень, гармонізація технічних регламентів, тарифоутворення та екологічних вимог відповідно до acquis ЄС; посилення заходів безпеки перевезень небезпечних вантажів через упровадження автоматизованого GPS-



моніторингу, електронних реєстрів та уніфікованих процедур страхування цивільної відповідальності з урахуванням класів ризику.

*отримали подальшого розвитку:*

– чинники змісту об’єктів правових відносин вантажних перевезень в Україні як системи матеріальних і нематеріальних благ, юридичних дій, прав та зобов’язань, об’єднаних спільною метою забезпечення безпечної, ефективної та справедливої доставки вантажів, що охоплює матеріальні елементи у вигляді вантажу, транспортної інфраструктури та технічних засобів, а також нематеріальні складові – послуги, результати дій та інформаційні ресурси. Вони включають юридично значущі об’єкти, серед яких – документи, цифрові дані, тарифи, штрафи, страхові покриття та інші майнові права, що супроводжують перевізні зобов’язання. Також містять правовий режим інформаційних систем і технологічних процесів, спрямованих на забезпечення автентичності документів і прозорого обміну даними. Узгоджують діяльність публічних і приватних суб’єктів, пов’язану з укладенням і виконанням угод, управлінням ризиками, контролем і застосуванням заходів адміністративного примусу;

– наукові положення компаративістичного аналізу успішного європейського досвіду забезпечення правових відносин вантажних перевезень як комплексної системи гармонізації національних і наднаціональних механізмів регулювання, що поєднує принципи «розумного», «зеленого» та інтегрованого транспорту, – як уніфікація стандартів доступу до ринку та процедур моніторингу діяльності перевізників, що є інструментом формування рівних умов конкуренції, а також інтеграція екологічних вимог на всіх етапах транспортування, включно з договірними умовами, плануванням маршрутів і контролем експлуатації. Суцільна цифровізація документообігу та використання автоматизованих систем контролю дотримання норм, спрямованих на зниження витрат і мінімізацію суперечок, доповнюється розвитком мультимодальних платформ і механізму «єдиного вікна» у взаємодії інфраструктури для забезпечення безперервності ліній постачання.

Кооперація логістичних операторів і спільне планування заходів для оптимізації маршрутів, підвищення завантаження транспорту та рівня безпеки перевезень, а також поєднання інфраструктурних інвестицій із технологічними інноваціями керування флотом і трафіком зумовить зміцнення ефективності та конкурентоспроможності. Стандартизація технічних вимог визначається як базовий механізм стабільного та безпечного функціонування перевезень у спільному транспортному просторі.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає в тому, що сформульовані та аргументовані в дисертації теоретичні положення, висновки і пропозиції впроваджено та надалі може бути використано в:

– *науково-дослідній сфері* – для подальшого наукового вдосконалення системи публічного адміністрування транспортної інфраструктури, удосконалення нормативно-правової бази мультимодальних перевезень, гармонізації технічних регламентів та впровадження інноваційних підходів до безпеки перевезень, включаючи автоматизований GPS-моніторинг і цифрові телематичні сервіси (акт впровадження Науково-дослідного інституту публічного права);

– *правозастосовній діяльності* – використання одержаних результатів надало змогу підвищити ефективність публічного адміністрування проєктування транспортних засобів (акт впровадження ТОВ «Саєнс енд Спейс»);

– *освітньому процесі* – матеріали дисертації використано під час підготовки навчальних матеріалів з освітньої компоненти «Адміністративне право та процес: доктринальні та практичні проблеми» (акт впровадження Науково-дослідного інституту публічного права).

**Апробація матеріалів дисертації.** Основні положення та результати дисертаційного дослідження оприлюднено та обговорено на трьох науково-практичних конференціях: «Безпека в інтелектуальному вимірі» (м. Київ, 3 липня 2023 р.), «Актуальні проблеми адміністративного-правових наук та підприємництва» (м. Київ, 3 липня 2025 р.), «Актуальні проблеми

адміністративно-правових наук та публічне адміністрування у галузях молоді та спорту» (м. Київ, 8 липня 2025).

**Публікації.** Основні результати дослідження, висновки та пропозиції висвітлено у шести наукових працях, серед яких – три одноосібних статті опубліковані в журналах, включених МОН України до переліку наукових фахових видань з юридичних наук; три – тези доповідей на науково-практичних конференціях.

**Структура та обсяг дисертації.** Робота складається зі вступу, трьох розділів, що містять вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 226 сторінок. Список використаних джерел містить 174 найменування і займає 23 сторінки.

## РОЗДІЛ 1

# ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ НАУКОВОГО АНАЛІЗУ ПРАВОВИХ ВІДНОСИН ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

### 1.1 Поняття та межі правових відносин вантажних перевезень в Україні

Актуальність наукового аналізу поняття та меж правових зв'язків у сфері вантажних перевезень в Україні зумовлена трансформацією ринку перевезень у воєнний і післявоєнний періоди та курсом на євроінтеграцію. Відсутність уніфікованого підходу до визначень і меж породжує колізії між цивільно-правовими і публічно-правовими засадами, що ускладнює застосування норм і підвищує правові ризики учасників. Гармонізація з міжнародними конвенціями і правом ЄС потребує чіткої категорійної моделі, яка однаково працює для внутрішніх, міжнародних і змішаних перевезень. Доктринальне уточнення меж дає можливість коректно розмежувати предмет угоди, сфери відповідальності та компетенції органів публічної влади.

Поглиблене дослідження меж потрібне через цифровізацію перевезень, впровадження електронних документів і розвиток мультимодальних сервісів, де помилки в дефініціях зумовлюють значні фінансові наслідки. Чіткі межі дозволяють стандартизувати процедури ліцензування, контролю, тарифоутворення, страхування й охорони вантажів, зменшуючи простір для дискреції. Узгоджені підходи полегшують узаємодію перевізників, експедиторів, операторів терміналів і страхувальників у єдиному правовому полі. Це також знижує транзакційні витрати й забезпечує кращий захист прав відправника та одержувача.

Із наукового погляду, актуальність підтримується потребою оновити понятійний апарат, щоб подолати фрагментацію регулювання між загальними і спеціальними актами та запобігти «мертвим нормам». Окреслення меж –

об'єктних, суб'єктних, процедурних, просторових, часових і спеціальних – забезпечує комплексний підхід до публічного адміністрування транспортної сфери. Це створює основу для доказової політики держави: від нагляду й безпеки до розвитку інфраструктури та залучення приватних інвестицій. Уніфіковані дефініції полегшують судовий захист і формування сталої практики, зменшуючи непередбачуваність можливих конфліктів.

Згідно із тлумачним словником української мови поняття «вантаж» є багатозначним і охоплює як пряме, так і переносне значення. У буквальному розумінні воно позначає речі або товари, які підлягають переміщенню через транспортування. У переносному значенні термін вживається для позначення психологічного або символічного тиску, тягара, що супроводжує особу або явище. Таке семантичне розширення свідчить про гнучкість слова у вираженні як матеріального, так і нематеріального змісту. Водночас у спеціалізованих сферах, зокрема правовій, важливим є визначення терміна в його чіткому, нормативному сенсі [13].

У контексті нашої роботи більш доречним є поняття «вантаж» у його прямому значенні як речей чи товарів, що перевозяться або призначені для перевезення. Саме це значення закріплене у транспортному законодавстві, угодах перевезення та митному регулюванні. Юридичні тексти вимагають точності й однозначності, тож використання переносного сенсу може створити правову невизначеність або двозначність. Відтак застосування конкретного, матеріального значення сприяє ясності правового регулювання. Таке розуміння забезпечує відповідність юридичній термінології та уніфікованому тлумаченню норм.

Р. Лідовець поняття «вантаж» в угоді перевезення визначає як матеріальні цінності, які передаються відправником перевізнику для доставляння до пункту призначення з подальшою виданням одержувачу. У статті підкреслюється, що хоча чинне законодавство України не містить уніфікованого визначення терміна «вантаж», аналіз міжнародних конвенцій, спеціальних транспортних кодексів і підзаконних актів дозволяє

сформулювати універсальні риси цього поняття. До вантажу належить усе майно, що приймається до перевезення, за винятком пошти, багажу, бортових припасів й обладнання транспортного засобу. Особливістю є включення до складу вантажу пакування, контейнерів або іншого обладнання, якщо воно надається перевізнику саме відправником. Це має значення для визначення обсягу відповідальності перевізника за збереження як самого вантажу, так і супутнього пакування чи тари [52].

У теорії права поняття «правові відносини» розкрито як суспільні відносини, які урегульовані нормами права та мають форму взаємозв'язків між суб'єктами, що наділені відповідними правами й обов'язками. Їх виникнення відбувається за участю щонайменше двох сторін і потребує наявності юридичного факту як підстави. Основними ознаками правових відносин є їх виникнення на підставі правових норм, наявність суб'єктного складу та юридичної обов'язковості. У межах правовідносин відбувається індивідуалізація прав і обов'язків кожної сторони, що забезпечує передбачуваність правових наслідків. Зміст правовідносин охоплює суб'єктивні права та обов'язки, які реалізуються щодо певного об'єкта матеріального чи нематеріального блага. Склад правовідносин включає юридичні норми, суб'єктів, об'єкт, зміст, а також юридичні факти, які ініціюють їх виникнення, зміну чи припинення [113, с. 231-234].

Натомість в адміністративному праві адміністративно-правові відносини становлять урегульовану форму соціальної взаємодії між суб'єктами, один із яких завжди наділений юридично-владними повноваженнями. Вони виникають у процесі реалізації публічного адміністрування, спрямованого на задоволення публічних чи індивідуальних інтересів. Сутність цих відносин полягає в тому, що вони є юридичною формою здійснення публічно-владних завдань через закріплення взаємних прав і обов'язків. У межах адміністративно-правових відносин реалізується державна воля у формі конкретних юридичних актів, які здатні породжувати, змінювати або припиняти правові зв'язки. Важливою рисою є те, що вони

можуть виникати як за ініціативою органу публічного адміністрування, так і без згоди іншої сторони, у зв'язку з чим передбачено спеціальний правовий режим відповідальності. Водночас вони охоплюють не лише вертикальні, а й горизонтальні взаємовідносини, що забезпечують реалізацію управлінських функцій за паритетних умов [2, с. 94-113].

З аналізу теорії права нами було узагальнено, що межі правових відносин визначаються сферою регулювання, видом правовідносин, обсягом прав і обов'язків сторін, а також часом їх дії. Вони можуть бути матеріальними або процесуальними, постійними, тимчасовими або одномоментними, що зумовлює різну тривалість й інтенсивність правового впливу. Правовідносини обмежені не лише законодавчо закріпленими межами, а й конкретними умовами правового зв'язку об'єктом, суб'єктами та індивідуальними характеристиками зобов'язань. Для прикладу, у відносинах купівлі-продажу межі визначаються конкретною річчю, строками виконання та правом вимагати належне виконання. Також важливим є функційний критерій: регулятивні відносини спрямовані на надання прав, охорону та забезпечення відповідальності. Межі правовідносин є як внутрішньою характеристикою, так і зовнішнім виразом дії права в конкретному соціальному контексті [24, с. 231-233].

Межі адміністративно-правових відносин визначаються юридичною природою суб'єктів, сферою реалізації норм, характером об'єктів правового впливу та правовими наслідками. Основним обмеженням є норми адміністративного права, що фіксують дозволені межі втручання органів публічного адміністрування у правове становище осіб. До важливих елементів меж належить і наявність юридичних фактів, які є підставами для їх виникнення, зміни або припинення. Ці відносини можуть бути матеріальними чи процесуальними, регулятивними або правоохоронними, що також впливає на їх функційне наповнення та правовий режим. Важливим аспектом є механізми захисту – як адміністративного, так і судового порядку, що обмежують свавільне втручання у права приватних осіб. Тобто межі

адміністративно-правових відносин формуються як нормативно, так і фактично, з урахуванням об'єктивної мети – забезпечення публічного порядку та прав людини [21, с. 95-113].

Отже, правовими відносинами є врегульовані нормами права суспільні зв'язки між учасниками, які мають визначені права й обов'язки, що виникають на підставі юридичних фактів. Вони характеризуються юридичною обов'язковістю, суб'єктним складом і зв'язком із конкретним об'єктом матеріальним або нематеріальним благом. У правовідносинах права й обов'язки індивідуалізуються, що забезпечує передбачуваність і стабільність правового порядку. Межі таких відносин визначаються сферою регулювання, характером правовідносин, строками дії та обсягом прав сторін. Вони можуть бути матеріальними або процесуальними, регулятивними чи охоронними, постійними або нетривалими.

Під час доктринального аналізу нашу увагу привернула думка Р. Шишки, що поняття правових відносин у сфері вантажних перевезень формується як система юридично значущих зв'язків між учасниками, урегульованих нормами права з урахуванням специфіки транспортної діяльності. В основі цих відносин лежить угода перевезення, яка визначає права й обов'язки сторін, а також механізми відповідальності за невиконання зобов'язань. Підкреслюється, що правове регулювання перевезень є імперативно-диспозитивним: воно містить як обов'язкові приписи (імперативи), так і можливість індивідуалізувати умови на договірній основі. Особливу увагу приділено юридичним фактам як підставам виникнення, зміни та припинення правовідносин, що забезпечують перехід від загальних норм до конкретної поведінки суб'єктів. Правовий режим вантажу, а також правовий статус сторін і механізми захисту порушених прав – ключові елементи належної організації та реалізації перевезень [124].

А. Волкова поняття правових відносин у сфері перевезення вантажів автомобільним транспортом визначає як врегульовану нормами права систему зв'язків між перевізником, вантажовідправником і вантажоодержувачем.



Підкреслюється, що ці відносини виникають на підставі угоди перевезення, яка є основним інструментом конкретизації взаємних прав та обов'язків сторін. Механізм правового регулювання охоплює юридичні факти, правове становище сторін, режим вантажу, а також методи стимулювання, обмеження, заборони та захисту прав. Діяльність учасників визначається не лише змістом угоди, а й імперативними вимогами чинного законодавства, особливо щодо безпеки перевезень та дотримання міжнародних стандартів. Угода в цьому контексті розглядається як мононормативний акт, що індивідуалізує правовідносини відповідно до волі сторін. Отже, поняття правових відносин у цій сфері поєднує диспозитивність приватноправових норм і потребу уніфікованого правового регулювання [19].

С. Павлюк розкриває правові відносини, що виникають під час перевезення вантажів у прямому змішаному (мультимодальному) сполученні, – визначає їх як комплексне регуляторне поле, у якому відбувається організація та здійснення переміщення вантажу за участю не менше двох видів транспорту під відповідальністю оператора змішаного перевезення. Такий оператор є центральною фігурою, який укладає угоду з вантажовідправником, відповідає за всю лінію доставляння та є представником усіх фактичних перевізників. Предметом правового регулювання є не лише сам процес перевезення, а й усі супутні послуги, що мають цінову визначеність і підтверджуються єдиним перевізним документом, часто в електронній формі. Особливістю цих правовідносин є багатокomпонентність: вони включають правовідносини щодо перевезення, організації перевезення, відповідальності сторін, застосування міжнародних стандартів тощо [68].

І. Романова розкриває поняття правовідносин у сучасній юридичній науці – як особливий вид суспільних відносин, учасники яких наділені взаємними юридичними правами й обов'язками. Правовідносини виникають на основі правових норм, що впорядковують певні соціальні взаємодії між суб'єктами. Згідно з однією з основних концепцій правовідносини є результатом упорядкувального впливу норм права на суспільні відносини,

після чого останні набувають специфічного правового змісту. Прихильники іншого підходу вказують, що правовідносини й регульовані суспільні відносини існують одночасно, поєднуючи фактичну та правову складову. Важливо підкреслити, що правовідносини передбачають юридичний зв'язок між двома чи більше суб'єктами, що реалізують свої інтереси та здійснюють юридичні права й обов'язки [95].

Межі правових відносин у сфері вантажних перевезень визначаються насамперед чинним законодавством, яке встановлює вимоги до суб'єктів, об'єкта та процесу перевезення. Вони охоплюють питання підстав виникнення правовідносин (укладення угоди), змісту й обсягу прав та обов'язків сторін, порядку реалізації та захисту прав, а також правового режиму різних видів вантажів. Наголошується, що існує дуалізм регулювання – законодавчий і договірний рівні, які доповнюють один одного, але можуть містити суперечності. Водночас звертається увага на недоліки чинних нормативних актів та потребу їх адаптування до сучасних умов, зокрема міжнародні стандарти. Межі правових відносин розширюються з урахуванням стимулів, обмежень і санкцій, що забезпечують як належне виконання зобов'язань, так і захист інтересів усіх учасників транспортного процесу. Отже, визначення меж правових відносин ґрунтується на поєднанні публічно-правових і приватноправових засад, що моделюють поведінку учасників ринку перевезень [8].

З одного боку, законодавство містить основоположні норми, що регулюють порядок здійснення перевезень, установлює вимоги до транспортних засобів, вантажів, порядку оформлення документів, сертифікації та безпеки. З іншого боку, сторони мають право конкретизувати та деталізувати свої взаємини в угоді, у межах, що не суперечать імперативам права. Значна увага приділяється ієрархії нормативних актів: міжнародні та європейські стандарти впливають на формування національного законодавства, а акти цивільного права дозволяють адаптуватися до конкретних правовідносин. Межі правових відносин у цій сфері визначаються

балансом між державно-владним регулюванням та автономією договірних учасників, що забезпечує ефективний захист їх прав і законних інтересів [19]

Обсяг правового регулювання у сфері прямих змішаних перевезень визначається як за об'єктом (вид вантажу, тип транспортного засобу, територіальні межі), так і за суб'єктним складом (оператор, фактичні перевізники, вантажовідправник, вантажоодержувач, допоміжні учасники: експедитори, транспортні біржі, термінали). Коло нормативного регулювання окреслюється трирівневою системою: 1) загальні нормативно-правові акти (ГКУ, ЦКУ, закони про ліцензування, конкуренцію, документообіг); 2) спеціальні акти (закони про транспорт, транспортно-експедиторську діяльність, транспортні статuti, правила перевезень); 3) міжнародні угоди (конвенції ООН, міжнародні правила й угоди у сфері перевезень). Відсутність єдиного державного органу, відповідального за змішані перевезення, зумовлює потребу нормативного закріплення особливого порядку організації та контролю, а також уніфікації відповідальності оператора змішаного перевезення за весь маршрут [68].

Межі правовідносин визначаються не лише змістом норм права, а й фактичними умовами та соціальними обставинами, за яких ці відносини виникають. Не існує правовідносин, які би повністю визначалися виключно нормами права, оскільки вони завжди мають підґрунтя у фактичних суспільних процесах. Межі правовідносин окреслюються компетенцією суб'єктів, характером їхніх повноважень, а також об'єктом і метою взаємодії. У правовій доктрині розрізняють як двосторонні, так і багатосторонні правовідносини, межі яких визначаються кількістю учасників і обсягом юридичних прав і обов'язків. Важливо, що будь-яка правова норма, яка не породжує правовідносин, вважається «мертвою», тобто недієвою в реальній практиці. Отже, межі правовідносин – це динамічне поєднання нормативного регулювання та реальних життєвих обставин, які зумовлюють виникнення, зміну чи припинення юридичних зв'язків між суб'єктами [95].

Виходячи з вищезазначеного матеріалу поняття правових відносин у сфері вантажних перевезень визначається як система юридично значущих зв'язків між учасниками транспортного процесу, урегульованих нормами права з урахуванням специфіки галузі. В основі цих відносин у цивільно-правовому аспекті є угода, що конкретизує права, обов'язки та відповідальність сторін. З погляду публічного права, це різноманітні дозволи, які видаються адміністративними органами. Тим самим правове регулювання аналізованої сфери поєднує диспозитивні та імперативні приписи юридичних норм, дозволяючи деталізувати умови взаємодії як на договірній, так і публічно-владній основі. Юридичні факти є підставами виникнення, зміни та припинення правовідносин, забезпечуючи перехід від загальних норм до конкретної поведінки.

Межі правовідносин окреслюються чинним законодавством, а також можливістю сторін деталізувати взаємини в межах чинного законодавства. У сфері змішаних перевезень відносини набувають багатокомпонентного характеру, охоплюючи всю схему доставляння та супутні послуги. Правовий режим вантажу, статус сторін і захист порушених прав є ключовими елементами організації перевезень. Регулювання ґрунтується на балансі між державними вимогами й автономією учасників ринку з урахуванням міжнародних та спеціальних актів. Динаміка правовідносин визначається не лише нормативними приписами, а й фактичними умовами та соціальними обставинами, що зумовлюють їхню конкретизацію й реалізацію.

Для більш доцільного визначення поняття та меж правових відносин вантажних перевезень слід проаналізувати вітчизняне законодавство. Поняття правових відносин у сфері перевезення вантажів, спираючись на норми Господарського кодексу України, формується як система врегульованих законом зв'язків між суб'єктами господарювання перевізниками, вантажовідправниками та вантажоодержувачами, які реалізують свої права та обов'язки на підставі угоди перевезення. Юридично значущими фактами тут є як укладення відповідних угод (перевезення, експедирування,

мультимодального перевезення), так і дії, спрямовані на підготовку, приймання, транспортування, отримання вантажу та розрахунки за послуги. Відносини регламентуються як імперативними нормами (щодо обов'язків перевізника та порядку укладення угод), так і диспозитивними (можливістю погоджувати додаткові умови в межах угоди). Особливістю є поєднання загальних і спеціальних норм: на відносини поширюється дія транспортних кодексів, статутів, правил перевезень і міжнародних угод. Коло учасників може розширюватися за рахунок експедиторів, операторів мультимодальних перевезень, посередників тощо. Важливо, що матеріальним змістом правовідносин є право на отримання послуги з доставляння вантажу, оплата такої послуги, відповідальність за збереження вантажу й виконання спеціальних вимог законодавства [27].

Відповідно Закону України «Про транспорт» правові відносини у сфері транспорту визначаються як врегульована законом система суспільних зв'язків, що виникають у процесі організації, здійснення та супроводу транспортної діяльності, включаючи перевезення пасажирів, вантажів, багажу і пошти. Згідно зі ст. 2 Закону ці відносини охоплюють не лише організацію перевезень, а й використання транспортних засобів, безпеку руху, тарифну політику, екологічні вимоги тощо. Основними суб'єктами правовідносин є підприємства транспорту (як загального, так і спеціалізованого користування), органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, відправники, одержувачі, а також користувачі транспортних послуг. Юридичним підґрунтям цих відносин є норми цього Закону, кодексів (статутів) окремих видів транспорту та інших законодавчих актів, а також угоди, державні замовлення, контракти на перевезення тощо [83].

Поняття вантажу у розумінні Закону України «Про залізничний транспорт» розкрито як матеріальні цінності, які перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього вантажному рухомому складі. Вантаж є об'єктом перевезення, для якого оформляються відповідні транспортні документи, визначаються умови збереження, строки доставляння,

порядок приймання й видання, а також установлюється відповідальність сторін за його цілісність і доставку. Вантаж може включати продукцію виробничо-технічного призначення, товари народного споживання, сировину, комплектуючі, інші матеріальні блага. Перевезення вантажів здійснюється як у внутрішньому, так і міжнародному сполученні, з дотриманням спеціальних правил для певних категорій вантажів (небезпечні, цінні, швидкопсувні тощо). Окремо виділяються поняття багажу, вантажобагажу та пошти, які мають власне правове регулювання в межах транспортного законодавства [76].

Категорію вантажних перевезень у розумінні Закону України «Про автомобільний транспорт» виписано як перевезення вантажів вантажними автомобілями, яке здійснюється на умовах угоди між перевізником і замовником послуг. До вантажних перевезень належить переміщення різних матеріальних цінностей (товарів, сировини, обладнання тощо) автомобільним транспортом з оформленням товарно-транспортної накладної або іншого документа, що підтверджує прийняття вантажу до перевезення. Такі перевезення можуть здійснюватися як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні, з урахуванням вимог безпеки, габаритно-вагового контролю, оформлення транспортних і митних документів, а також із дотриманням умов, визначених відповідними нормативними актами та правилами перевезень вантажів. Вантажні перевезення є об'єктом державного регулювання й контролю, що спрямовано на забезпечення безпечного, ефективного та якісного надання транспортних послуг усім споживачам [74].

Згідно із Господарським кодексом України межі правових відносин у сфері перевезень визначаються, по-перше, колом учасників (від перевізника до експедитора й одержувача), по-друге – об'єктом (вантаж, перевізні документи, плата, збереження вантажу), по-третє – процедурними та часовими рамками (від приймання вантажу до його видання та врегулювання претензій / суперечок). Нормативно встановлені межі визначають права й обов'язки сторін щодо підготовки, супроводу, приймання і розпорядження вантажем, строки перевезення, відповідальність за його втрату, нестачу чи

пошкодження. Просторова межа охоплює переміщення вантажу в межах України, а також у міжнародних та змішаних перевезеннях, де діють міжнародні угоди. Тимчасова межа – це період від моменту приймання вантажу до його видання й завершення взаєморозрахунків, а також строки пред'явлення претензій чи позовів. Окремо врегульовано питання зміни умов перевезення, відповідальності за прострочення доставляння, втрату чи пошкодження вантажу, а також вирішення правових суперечок, що визначає завершеність і юридичну визначеність відносин [27].

На основі Закону України «Про транспорт» можна зробити узагальнення, що до кола учасників (суб'єктів права) належать підприємства транспорту, органи державної влади, споживачі послуг, експедитори, страховики. Об'єктом аналізованих правовідносин є поряд з об'єктами матеріального світу діяльність суб'єктів права з перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, транспортна інфраструктура. Також сюди доцільно віднести функційну діяльність стосовно організації перевезень, забезпечення безпеки, тарифної політики, екологічних вимог, ліцензування та відповідальності сторін. Просторові межі охоплюють діяльність як у межах України, так і в міжнародному сполученні відповідно до міжнародних угод. Часові межі обмежуються періодом від планування і підготовки перевезень до їх завершення та вирішення суперечок щодо надання транспортних послуг. Нормативні межі визначаються імперативними та диспозитивними приписами законів, кодексів, статутів і підзаконних актів. Спеціальні вимоги встановлюються для окремих категорій вантажів і видів перевезень, включаючи безпеку, охорону та страхування. Тим самим система цих елементів забезпечує цілісність, визначеність і передбачуваність правових відносин у сфері транспорту [83].

Аналогічно Закон України «Про залізничний транспорт» дає можливість виділити таких учасників аналізу правовідносин (коло учасників): АТ «Укрзалізниця», підприємства залізничного транспорту, органи влади, відправники, одержувачі, пасажирів, експедитори. Об'єктом цих

правовідносин поряд із вантажем та матеріальною частиною його перевезення є діяння суб'єктів стосовно перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу, пошти, використання залізничної інфраструктури. Усе це регламентоване процедурами організації перевезень, планування, установлення тарифів, узаєморозрахунків та контролю якості обслуговування. Просторові межі охоплюють діяльність залізничного транспорту як у межах України, так і в міжнародному сполученні, включаючи пряме та змішане сполучення з іншими видами транспорту. Часові межі охоплюють відносини від планування перевезень, їх виконання, до завершення взаєморозрахунків та врегулювання правових суперечок. Нормативні межі визначаються законами, Статутом залізниць, правилами перевезень та підзаконними актами, а також міжнародними угодами України. Особливу роль відіграють умови безпеки, охорони вантажів, інвестиційної політики, державного контролю й ліцензування перевезень, які деталізують відповідальність та права учасників відносин [76].

Звертаючись до норм Закону України «Про автомобільний транспорт», виділяємо таких суб'єктів перевезень: автомобільні перевізники, замовники транспортних послуг, водії, вантажовідправники, вантажоодержувачі, органи державної влади, органи місцевого самоврядування, власники транспортних засобів. Об'єктом об'єктам яких перевезень крім вантажу транспортних засобів та іншої інфраструктури забезпечення є діяльність суб'єктів права щодо перевезення пасажирів і вантажів, експлуатації транспортних засобів, використання інфраструктури, виконання транспортно-експедиторських послуг. Процедурними аспектами є укладення, виконання та припинення угод перевезення, контролю та відповідальності сторін. Просторові межі охоплюють як внутрішні, так і міжнародні перевезення, що здійснюються територією України або з перетином її державного кордону. Часові межі включають стадії планування, здійснення й завершення перевезень, урегулювання можливих суперечок і виконання зобов'язань. Нормативні межі визначаються Законом України «Про автомобільний транспорт», іншими



законами, підзаконними актами, правилами перевезень і чинними міжнародними угодами. Додатково межі визначаються вимогами до безпеки, екологічної відповідальності, ліцензування, сертифікації та державного контролю у сфері автомобільного транспорту [74].

Отже, межі правових відносин вантажних перевезень формуються як система врегульованих законом цивільно-правових та публічно-правових зв'язків між перевізниками, відправниками, одержувачами й іншими учасниками, які реалізують права й обов'язки на підставі угоди перевезення. Такі відносини охоплюють організацію, здійснення та супровід переміщення вантажу, а також дії щодо підготовки, приймання, транспортування, видання вантажу і проведення взаєморозрахунків. Юридично значущими фактами, з погляду цивільного права, є як укладення угод, так і окремі дії сторін, що впливають на права й обов'язки учасників. Межі визначаються суб'єктивним складом, об'єктом перевезення (вантажем), процедурними, просторовими й часовими рамками, а також специфічними правилами для певних категорій вантажів чи видів перевезень. Відносини регулюються як імперативними, так і диспозитивними нормами, що дозволяє сторонам індивідуалізувати умови угоди. Особливістю є поєднання загальних і спеціальних приписів, застосування правил перевезень, статутів, а також міжнародних угод у разі змішаних або міжнародних перевезень. Межі визначають права на отримання послуги з доставляння вантажу, оплату, відповідальність за збереження вантажу, строки виконання, а також порядок вирішення конфліктів і висунення претензій.

## **1.2 Принципи правових відносин вантажних перевезень в Україні**

Актуальність наукового аналізу принципів правових відносин вантажних перевезень в Україні зумовлена потребою узгодити публічно-правові та приватноправові засади ринку перевезень в умовах інтенсивної

євроінтеграції. Саме принципи визначають межі дискреції органів публічного адміністрування та свободи угоди учасників ринку, забезпечуючи передбачуваність і правову визначеність. Вони потрібні для належної імплементації технічних регламентів, стандартів безпеки й екологічних вимог, що є умовою доступу до спільного європейського ринку. На рівні доктрини принципи є методологічним каркасом для тлумачення колізійних норм і заповнення прогалин законодавства.

Другою підставою актуальності є зростання ризиків й операційної невизначеності, спричинене воєнним станом і відновленням логістичних схем. Ризик-орієнтоване тлумачення принципів системності, відповідності та пропорційності дозволяє вибудувати збалансовані моделі розподілу ризиків між перевізником, експедитором і відправником. Це безпосередньо впливає на страхові практики, тарифоутворення та договірну відповідальність за збереження вантажу. Наукова конкретизація принципів добросовісності й розумності мінімізує зловживання правом і недобросовісну поведінку сторін.

Третім аргументом є цифровізація публічних і приватних процедур у транспорті (е-коносамент, електронні дозволи, автоматизований нагляд), що потребує оновленого принципового підґрунтя. Чітке визначення змісту відкритості, підзвітності, участі та юридичної визначеності забезпечує прозорість алгоритмів і справедливість адміністративних рішень. Наукове переосмислення принципів конкуренції, рівності доступу до ринку й недискримінації підтримує демонополізацію та чесну конкуренцію. Узгодження принципів із практикою адміністративного судочинства підвищує передбачуваність правових суперечок і якість захисту прав учасників перевізного процесу.

Поняття «принцип» у сучасній українській мові розглядається як основне вихідне положення певної системи, теорії чи напрямку, що визначає їхній зміст і спрямування. Принцип також трактується як особливість або спосіб, покладений в основу створення чи здійснення явищ, діяльності, а також як правило чи норма, що визначає поведінку, діяльність організацій або

окремих осіб. В усіх випадках принцип є тим засадничим орієнтиром, на основі якого формується і реалізується відповідний порядок, система чи підхід [73]. У контексті нашої роботи найбільш доречним є тлумачення принципу як основного вихідного положення певної системи або як правила, норми, що визначає підхід до регулювання правовідносин. Саме таке розуміння забезпечує чіткість й однозначність юридичних формулювань, а також відповідає традиції юридичної доктрини, де принципи виконують роль фундаментальних засад, на яких ґрунтується правове регулювання.

Принципи права є фундаментальними вихідними засадами, які визначають зміст, спрямованість і основні риси чинної правової системи. Вони відбивають сутність права, впливають з ідей справедливості, свободи, гуманізму, рівності та є критеріями законності дій суб'єктів права. Принципи права не формулюють конкретних прав чи обов'язків, але є обов'язковими орієнтирами для законотворчості та правозастосування. Вони можуть бути прямо закріплені в Конституції, міжнародних актах чи поточному законодавстві, а також впливати із загального змісту законодавства. Їх значення полягає у спрямуванні розвитку правової системи, заповненні прогалин у праві, підвищенні рівня правосвідомості суспільства. Стійкість, універсальність і стабільність принципів забезпечує сталість і цілісність правового регулювання [39, с. 197-206].

Класифікація принципів права здійснюється за сутністю впливу на права і свободи людини, за формою нормативного виразу, сферою дії, змістом і характером суспільних відносин. Виокремлюють загальні, міжгалузеві, галузеві та інституційні принципи, а також загальнолюдські (цивілізаційні) принципи, що закріплені в міжнародних документах. До загальних принципів права належать законність, єдність прав і обов'язків, гарантованість прав і свобод, відповідальність за вину, поєднання стабільності й динамізму. Міжгалузеві принципи діють у кількох галузях права, а галузеві відбивають специфіку окремої галузі (для прикладу – принцип свободи праці у трудовому праві). Принципи правових інститутів деталізують загальні засади в межах

окремих інститутів. Розмаїття і гнучкість принципів дозволяють праву ефективно реагувати на зміни суспільства та залишатися системою, орієнтованою на цінності справедливості й людської гідності [111, с. 197-206].

В адміністративному праві принципи визначають фундаментальні засади, на яких базується діяльність органів публічного адміністрування. Серед основних виділяють принципи верховенства права, законності, справедливості, юридичної визначеності, рівності перед законом і доступу до правосуддя. Ці принципи забезпечують баланс між публічними інтересами держави та правами особи, а також сприяють прозорості, підзвітності й передбачуваності дій адміністративних органів. Принцип верховенства права гарантує пріоритет прав і свобод людини, а також обмежує дискреційні повноваження державних органів. Законність вимагає, щоб адміністративні органи діяли лише в межах і у спосіб, передбачений законом, не припускаючи свавілля. Принцип юридичної визначеності забезпечує стабільність правового регулювання, дає змогу особам прогнозувати наслідки своїх дій та захищає їх від несподіваних змін у правовому полі [1, с. 50-63].

Принципи належного врядування зумовлюють стандарти сучасного публічного адміністрування, спрямованого на захист прав людини, ефективність державної служби та мінімізацію корупції. До ключових належать відкритість, прозорість, участь, підзвітність, ефективність, інноваційність, повага до прав людини й культурної різноманітності. Відкритість і прозорість означають доступ громадян до рішень і діяльності адміністративних органів, що зміцнює довіру до влади та попереджає зловживання. Підзвітність зобов'язує посадовців відповідати за свої рішення та забезпечує громадський і парламентський контроль. Принцип участі гарантує залучення громадськості до ухвалення управлінських рішень, а принцип ефективності – результативне використання публічних ресурсів. Інноваційність та сталий розвиток забезпечують адаптацію системи публічного адміністрування до сучасних проблем, зберігаючи при цьому цінності справедливості й верховенства права [2, с. 89-91].

Принципи цивільного права – то фундаментальні ідеї, які визначають сутність і спрямованість цивільно-правового регулювання, забезпечують його внутрішню єдність і цілісність. Вони поділяються на загальноправові, галузеві та інституційні й можуть бути як «писаними» (закріпленими у законодавстві), так і такими, що виводяться із загального змісту норм. Основним принципом цивільних правовідносин є юридична рівність учасників, яка передбачає відсутність владних повноважень одного учасника щодо іншого й формує координаційний (горизонтальний) тип правовідносин. Юридична рівність реалізується у свободі волевиявлення, диспозитивності та децентралізації, тобто в можливості самостійно визначати свої права та обов'язки в межах закону [119, с. 14-19].

Важливу роль відіграють принципи справедливості, добросовісності та розумності, які є орієнтирами у тлумаченні й застосуванні цивільно-правових норм. Справедливість має забезпечити баланс інтересів сторін, еквівалентність обміну, а також обґрунтованість застосування таких заходів, як самозахист чи зменшення розміру неустойки. Принцип розумності вимагає врахування обставин конкретної ситуації у визначенні меж і змісту прав та обов'язків сторін, а також використовується законодавцем у визначенні понять «розумний строк», «достатні кошти» тощо. Добросовісність передбачає сумлінну, морально прийнятну поведінку сторін, неприпустимість зловживання правом і набуття прав через обману. Принципи диспозитивності та децентралізації забезпечують саморегуляцію цивільних відносин, дозволяючи сторонам відступати від загальних правил в угоді, окрім випадків імперативного регулювання [117].

Отже, поняття «принцип» у праві визначається як основоположне положення, правило (часто виражене нормативно, хоча не обов'язково), що формує сутність і спрямованість правової системи, є фундаментом для законотворчості та правозастосування. Принципи права мають загальний, міжгалузевий, галузевий та інституційний характер, відбиваючи ідеї справедливості, свободи, гуманізму й рівності. Ключовими є принципи

верховенства права, законності, справедливості та юридичної визначеності, що гарантують прозорість і передбачуваність правового регулювання. Принципи належного врядування, зокрема відкритість, прозорість, участь громадськості, підзвітність і ефективність, визначають стандарти сучасної публічної адміністрації. У цивільному праві основоположним є принцип юридичної рівності сторін, який формує горизонтальний тип правовідносин, ґрунтуючись на свободі волевиявлення й диспозитивності. Особливе значення мають також принципи справедливості, добросовісності та розумності, які забезпечують баланс інтересів сторін і сумлінність у здійсненні цивільних прав та обов'язків. Принцип добросовісності виключає зловживання правом і недобросовісну поведінку, тоді як принцип диспозитивності дозволяє сторонам самотійно регулювати свої відносини в межах закону.

Для глибшого розкриття змісту принципів правового регулювання вантажних перевезень потрібно звернутися до доктринального аналізу, який дозволяє системно осмислити правову природу цих принципів, їхню класифікацію, функційне призначення та зв'язок із загальнотеоретичними категоріями права. Наукові підходи, сформовані у вітчизняній юридичній доктрині, не лише конкретизують нормативні положення, а й сприяють виявленню прогалин, суперечностей і тенденцій розвитку транспортного законодавства. Такий аналіз є підґрунтям для вдосконалення правозастосовної практики, формування узгодженого понятійного апарату та вироблення цілісного бачення правового статусу учасників перевізного процесу.

На доктринальному рівні Р. Сірко розглядає принципи правового регулювання вантажних перевезень залізничним транспортом з урахуванням євроінтеграційних процесів і визначає, що транспортна політика ЄС базується на принципах гармонізації та лібералізації, що передбачає встановлення єдиних для всіх країн правил, уніфікованих тарифів і зняття бар'єрів для переміщення вантажів територією ЄС. Також наголошується на важливості принципу ефективності перевезень, забезпечення безпеки та зменшення негативного впливу на довкілля. Зазначається, що в Україні аналогічно

встановлюються уніфіковані умови здійснення вантажних перевезень, що відбито в законодавчих актах і нормативних документах. Особлива увага приділяється імперативності норм щодо порядку перевезення та виконання обов'язків сторонами угоди. Підкреслюється, що належне виконання угоди перевезення є важливим принципом, оскільки забезпечує взаємозалежність і взаємозумовленість дій сторін угоди [106].

В іншій своїй роботі Р. Сірко розглядає основні принципи, на яких ґрунтується правове регулювання вантажних перевезень залізничним транспортом. Центральним принципом є договірна основа перевезень, згідно з якою перевезення вантажу, багажу чи пошти завжди здійснюється відповідно до укладеного угоди. Підкреслюється єдність підходу до регулювання правовідносин у сфері перевезень, яка полягає у відсутності дискримінації залежно від правового статусу сторін угоди, зокрема державних чи муніципальних підприємств. Принцип юридичної рівності учасників цих відносин та свободи угоди є фундаментом для формування цивільно-правових зобов'язань у сфері залізничних перевезень. Також важливе значення має принцип раціональності та економічності використання транспортних засобів, що забезпечується узгодженням умов перевезень відповідно до запитів ринку. На законодавчому рівні пропонується закріпити чіткі дефініції понять «відносини з перевезення залізничним транспортом» і «перевезення залізничним транспортом» задля уніфікації правового регулювання та створення стабільних умов правозастосування [105].

Аналізуються фундаментальні тенденції розвитку вантажних перевезень у ЄС, визначаючи принцип інтероперабельності, який передбачає інтеграцію різних залізничних систем у єдину європейську транспортну мережу. Він також наголошує на принципі усунення бар'єрів у перевезеннях, що забезпечує свободу руху вантажів у межах ЄС. Важливими є також принципи скорочення тривалості перевезень, збільшення пропускної спроможності залізниць та ефективного використання інвестицій. Серед ключових принципів зазначено підвищення стандартів безпеки та скорочення

енергоспоживання. У статті також наголошується на принципі уніфікації моделей управління залізничним транспортом та створення єдиних правил і стандартів діяльності у цій сфері. Чітко окреслено важливість системного впровадження цих принципів у правове регулювання вантажних перевезень для досягнення ефективності та єдності європейського транспортного простору [106].

І. Лісакевич-Крутник акцентує увагу на спеціальних принципах здійснення вантажних перевезень залізничним транспортом, зокрема матеріального й еквівалентно-відплатного характеру таких послуг. Указується, що не будь-яке переміщення вантажів призводить до виникнення відповідних правовідносин – важливими є також спосіб і характер такого переміщення. Зокрема, відмежовуються технологічні перевезення, які не створюють цивільно-правових зобов'язань у сфері вантажних перевезень. Також принциповим є дотримання комплексності та єдності регулювання залізничних перевезень у масштабах країни через відповідні транспортні статuti й кодекси. Зазначається важливість забезпечення стабільності та передбачуваності умов здійснення перевезень через законодавчого закріплення основних понять і термінів. Обґрунтовується потреба подальшої уніфікації та гармонізації українського транспортного законодавства із сучасними вимогами ринку та міжнародними стандартами [55].

А. Волкова висвітлює принципи правового регулювання вантажних перевезень автомобільним транспортом, зокрема акцентує на важливості єдності та уніфікації регулювання, виділяє принцип свободи угоди як один із фундаментальних, однак наголошує на обмеженнях, які виникають через імперативні норми, для прикладу – щодо тоннажності, правил завантаження й руху транспортних засобів. Суттєвим також є принцип юридичної рівності сторін перевезень, який не передбачає особливих привілеїв чи виключень, незалежно від того, чи сторони є приватними особами, чи державними підприємствами. Важливим є принцип комплексності правового регулювання, що охоплює як внутрішні, так і міжнародні перевезення, ураховуючи митні,



екологічні й технічні стандарти. Також визначається принцип економічної ефективності та раціональності, що полягає в найбільш оптимальному використанні транспортних засобів відповідно до потреб ринку. Окремо наголошується на принципі стабільності й передбачуваності у правовому регулюванні, який дозволяє учасникам ринку чітко прогнозувати наслідки своїх дій [19].

Науковиці зі словацького університету Д. Сосєдова та А. Галієрикова визначають низку принципів, що регулюють міжнародні вантажні перевезення морським транспортом, зокрема наголошують на важливості принципу єдності й уніфікації правового регулювання. Важливим є принцип належної обачності, який покладає на перевізника обов'язок забезпечувати морехідний стан судна не тільки перед початком рейсу, а й упродовж усього його здійснення. Підкреслюється також принцип балансу інтересів сторін угоди перевезення, який виражається в рівномірному розподілі ризиків між перевізником і відправником. Також розглядаються принцип обмеження відповідальності перевізника (для прикладу – за правилами Гаага-Вісбі), що визначає максимальний обсяг відповідальності за втрату або пошкодження вантажу. Також важливим є принцип прозорості документів (коносамент), який забезпечує достовірність інформації щодо вантажу й гарантує права третіх осіб. Окремо висвітлюється принцип юридичної визначеності, який передбачає чіткі строки повідомлення про втрату або пошкодження вантажу, що сприяє стабільності в договірних відносинах [156].

Вагому увагу А. Волкова приділяє принципу імперативності, який полягає в установленні обов'язкових вимог до перевізника та його транспортних засобів для забезпечення безпеки й належного виконання угоди перевезення. Також важливими є принципи стимулювання добросовісної поведінки учасників перевезень і забезпечення захисту порушених суб'єктивних цивільних прав. Зазначено, що угода перевезення є не лише юридичним фактом, який породжує правовідносини, але й актом індивідуального регулювання цих відносин. Підкреслюється потреба

узгодження національного законодавства з європейськими стандартами, що сприятиме інтеграції українського ринку транспортних послуг у міжнародний економічний простір. Принципи правового регулювання перевезень автомобільним транспортом спрямовані на баланс приватних і публічних інтересів, забезпечення безпеки, економічності, ефективності та гармонізації правовідносин у сфері перевезень [19].

Окрема увага приділяється принципу свободи угоди в межах міжнародних правил вантажним перевезенням залізничним транспортом із зазначенням, що хоча сторони мають право самостійно визначати умови угоди, вони не можуть суперечити імперативним нормам міжнародних конвенцій. Також виділено принцип багатостороннього підходу до вирішення суперечок, який дозволяє сторонам самостійно обирати юрисдикцію для вирішення конфліктів відповідно до заздалегідь узгоджених умов. Принцип своєчасності та належної доставляння вантажу є фундаментальним, адже порушення строків перевезення зумовлює відповідальність перевізника у формі компенсації за затримку. Принцип справедливого розподілу ризиків при використанні різних типів перевезень (для прикладу – контейнерних або насипних) також має важливе значення для регулювання правових відносин у сфері морських перевезень. Важливо також наголосити на принципі чіткого визначення суб'єктів перевезення, який забезпечує можливість ефективного застосування правових норм [156].

Н. Тарельник принципи вантажних перевезень розглядає крізь призму ризик-орієнтованого підходу до логістичної діяльності. Визначальним є принцип системності, що передбачає потребу класифікації ризиків як умову ефективного управління транспортною логістикою. Підкреслюється, що відсутність єдиного методологічного підходу до аналізу ризиків перешкоджає розвитку страхової практики, тобто суперечить принципу передбачуваності. Важливим також є принцип економічної безпеки, який реалізується через залучення страхових компаній до управління ризиками перевезень. Принцип інтегрованості передбачає врахування впливу зовнішніх (природних,

технічних) і внутрішніх (людський чинник, організаційні збої) загроз у структурі транспортного процесу. У цьому контексті принцип наукової обґрунтованості є підґрунтям для побудови класифікаційної системи ризиків перевезень [110].

Принципи стосуються практичного впровадження системи запобігання ризикам, зокрема принцип відповідності виду транспорту, пакування, маршруту відповідно до властивостей вантажу. Діє принцип адресності, який реалізується через розподілу відповідальності між відправником, експедитором і перевізником. Принцип юридичної визначеності виявляється в потребі нормативного регулювання процедур і умов страхування. Принцип ефективності полягає в упровадженні методів диверсифікації, трансферу ризиків і страхування як засобів оптимізації логістичних процесів. Також дотримання принципу взаємної вигоди через економічну зацікавленість усіх учасників перевезень у мінімізації втрат сприяє підвищенню стійкості галузі. У результаті система принципів, визначена в роботі, виконує не лише діагностичну, а й регуляторну функцію у сфері вантажного автомобільного транспорту [104].

Отже, у сучасному правовому регулюванні вантажних перевезень ключовими є принципи гармонізації, уніфікації та свободи угоди, які забезпечують єдність підходів до формування договірних зобов'язань і сприяють європейській інтеграції транспортного законодавства. Важливе місце посідає принцип юридичної рівності сторін, що гарантує однакові умови незалежно від форми власності чи статусу суб'єкта. Принцип ефективності й економічної доцільності забезпечує раціональне використання ресурсів і адаптацію до ринкових запитів. Принципи правової визначеності та стабільності сприяють прогнозованості регулювання, мінімізації ризиків і підвищенню довіри до транспортної системи. Комплексність регулювання охоплює національні та міжнародні аспекти, ураховуючи вимоги безпеки, екології, технічні стандарти. У контексті управління ризиками особливого значення набувають принципи системності, відповідності, адресності та

взаємної вигоди, що орієнтовані на практичну реалізацію превентивних заходів. У сфері морських перевезень наголошується на принципах обачності, прозорості документального супроводу та справедливого розподілу ризиків.

Для цілісного розуміння правових засад вантажних перевезень потрібно звернутися до широкої системи національного законодавства, яке визначає загальні принципи діяльності публічної адміністрації, господарювання, здійснення судового контролю та секторного регулювання у транспортній сфері. Такий міжгалузевий підхід дозволяє виявити фундаментальні засади, що формують єдину нормативну основу для регулювання перевізних правовідносин, забезпечують правову визначеність, баланс інтересів держави, бізнесу та споживачів, а також інтеграцію з міжнародними стандартами. У цьому контексті доцільно проаналізувати відповідні положення актів адміністративного, господарського, процесуального та транспортного права України.

Згідно з цим у Законі України «Про адміністративну процедуру» формується фундамент сучасного адміністративного права та визначаються стандарти діяльності публічної адміністрації. Закон установлює, що адміністративне провадження має здійснюватися на засадах верховенства права, законності, рівності перед законом, обґрунтованості та безсторонності, що забезпечує передбачуваність, справедливість і правову визначеність. Важливе значення мають принципи добросовісності, розсудливості, пропорційності та відкритості, які зобов'язують органи влади діяти раційно, гуманно та ефективно. Презумпція правомірності дій особи та гарантії участі у провадженні забезпечують баланс між владними повноваженнями та правами громадян. Закон підкреслює обов'язок адміністративного органу діяти офіційно, своєчасно, із дотриманням розумного строку, надаючи особі доступ до ефективних засобів захисту. Зазначені принципи закріплюють гуманістичну, сервісну й підконтрольну модель публічного адміністрування, орієнтовану на повагу до прав і свобод людини [75].

Натомість Господарський кодекс України встановлює загальні принципи господарювання, що визначають нормативні межі економічної діяльності суб'єктів господарювання. Основу цих принципів становлять економічна багатоманітність, свобода підприємництва та рівний захист державою усіх форм власності. Принцип обмеження державного втручання спрямований на створення умов для добросовісної конкуренції, захисту прав споживачів і безпеки суспільства. Державне регулювання в господарській сфері реалізується через ліцензування, дотації, технічне регулювання, антимонопольну політику та контроль. Закон також закріплює принцип гармонійного поєднання ринкового саморегулювання та державної участі в економіці. Визначені принципи забезпечують правовий господарський порядок відповідно до Конституції України, спрямований на соціальну орієнтацію та економічну стабільність [27].

Принципи адміністративного судочинства, визначені Кодексом адміністративного судочинства України, закріплюють демократичні, правозахисні й процесуальні засади здійснення правосуддя у сфері публічно-правових відносин. Основу становлять принципи верховенства права, рівності перед законом і судом, змагальності сторін, гласності, обов'язковості судового рішення, права на апеляційний і касаційний перегляд, а також розумності строків розгляду справ. Ці принципи спрямовані на забезпечення ефективного, неупередженого й справедливого судового контролю за діями суб'єктів владних повноважень, гарантують кожному доступ до правосуддя, захист від адміністративного свавілля та передбачають офіційне з'ясування всіх обставин справи. У контексті європейських стандартів особливо підкреслено значення практики Європейського суду з прав людини як орієнтира для тлумачення принципу верховенства права [48].

На основі Повітряного кодексу України принципи вантажних повітряних перевезень формуються як частина публічного адміністрування в авіаційній сфері та ґрунтуються на імперативно-диспозитивному підході, що забезпечує баланс державного регулювання та господарської ініціативи.

Ключовими принципами є безпека через сертифікацію, технічний нагляд і систему контролю відповідності; доступність і рівність умов завдяки єдиним авіаційним правилам і вимогам до перевізників, економічна справедливість через установа прозорих зборів і тарифної політики; інтеграція з міжнародною системою авіації через імплементацію стандартів ICAO, IATA та EASA; а також державний пріоритет у гарантуванні національної безпеки і суверенітету в повітряному просторі. Така нормативна конструкція спрямована на забезпечення стабільного функціонування авіаційного вантажного транспорту як елементу критичної інфраструктури держави [71].

Принципи вантажних перевезень у Законі України «Про транспорт» ґрунтуються на забезпеченні безпеки, ефективності, законності та відповідальності учасників перевізного процесу. Вони включають пріоритетне задоволення потреб суспільства й економіки в перевезеннях, державне регулювання та контроль за дотриманням стандартів безпеки та якості перевезень, рівність умов для суб'єктів господарювання і розвиток конкуренції, економічну обґрунтованість тарифів, обов'язковість страхування відповідальності перевізника, матеріальну відповідальність за втрату, псування чи пошкодження вантажу, охорону вантажів на всьому шляху транспортування, а також належне екологічне землекористування й охорону довкілля від шкідливого впливу транспорту. Ці принципи формують нормативну основу безпечної, відповідальної та прозорої системи вантажних перевезень у межах транспортної політики держави [83].

Отже, принципи вантажних перевезень в українському правовому полі формуються на основі взаємодії норм адміністративного, цивільно-господарського, транспортного та авіаційного права. Вони передбачають забезпечення безпеки перевезень, технічного контролю, сертифікації та відповідності стандартам. Визначальним є верховенство права, законність, добросовісність та прозорість діяльності як органів влади, так і суб'єктів господарювання. Забезпечується рівність доступу до ринку перевезень, розвиток конкуренції та обмеження монополізму. Важливе значення має

економічна обґрунтованість тарифів і договірна відповідальність перевізників за збереження вантажів. Державне регулювання здійснюється через ліцензування, нагляд, публічні процедури та соціально-економічні механізми. Установлено гарантії прав споживачів та учасників перевізного процесу, зокрема доступ до судового захисту. Застосовується принцип пропорційності втручання держави в господарську діяльність перевізників. Інтеграція з міжнародними стандартами забезпечує узгодженість і передбачуваність правового режиму вантажних перевезень.

## **Висновки до розділу 1**

1. З'ясовано загальнотеоретичне уявлення про правові відносини у сфері вантажних перевезень, що становлять врегульовані нормами права суспільні зв'язки між учасниками, які мають визначені права й обов'язки та виникають на підставі юридичних фактів. Вони характеризуються юридичною обов'язковістю, визначеним суб'єктним складом і прив'язаністю до конкретного об'єкта матеріального або нематеріального блага. У межах таких відносин права й обов'язки індивідуалізуються, що забезпечує передбачуваність і стабільність правового порядку. Їхні межі визначаються сферою регулювання, характером правовідносин, строками дії та обсягом прав сторін. Залежно від характеру вони можуть бути матеріальними або процесуальними, регулятивними чи охоронними, постійними або нетривалими.

2. Доведено, що обсяг правового регулювання вантажних перевезень визначається як за об'єктом, так і за суб'єктним складом. До об'єктних критеріїв належать вид вантажу, тип транспортного засобу та територіальні мережі забезпечення його безпечної схоронності та вчасного переміщення. Суб'єктами є оператор, фактичні перевізники, вантажовідправники, вантажоодержувачі, а також допоміжні учасники – експедитори, транспортні

біржі, термінали. Нормативне регулювання здійснюється за трирівневою системою (загальні акти, міжнародні угоди та спеціальне законодавство). У публічній складовій узагальнено, що не існує єдиного адміністративного органу, відповідального за публічне адміністрування транспортних перевезень в Україні.

3. На основі Закону України «Про транспорт» узагальнено, що коло учасників транспортних правовідносин охоплює підприємства транспорту, органи державної влади, споживачів послуг, експедиторів і страховиків. Об'єктом цих відносин, окрім матеріальних благ, є діяльність суб'єктів щодо перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти та функціонування транспортної інфраструктури. Сюди також належить організація перевезень, забезпечення безпеки, тарифна політика, екологічні вимоги, ліцензування та відповідальність сторін. Просторові межі охоплюють внутрішні та міжнародні перевезення відповідно до міжнародних угод. Часові межі визначаються періодом від планування й підготовки до завершення перевезень і вирішення суперечок. Нормативні межі охоплюють імперативні та диспозитивні норми законів, кодексів, статутів і підзаконних нормативно-правових актів. Спеціальні вимоги встановлюються для окремих категорій вантажів і видів перевезень, включаючи безпеку, охорону та страхування.

4. Актуалізовано, що на залізничному транспорті учасниками правовідносин є АТ «Укрзалізниця», підприємства залізничного транспорту, органи влади, відправники, одержувачі, пасажирів та експедитори. Об'єктом цих відносин є вантаж, матеріальні засоби його перевезення та діяльність суб'єктів у сфері пасажирських і вантажних перевезень, використання інфраструктури. Регулювання охоплює організацію перевезень, планування, встановлення тарифів, взаєморозрахунки та контроль якості обслуговування. Просторові межі охоплюють внутрішнє й міжнародне сполучення, включаючи пряме та змішане сполучення з іншими видами транспорту. Часові межі охоплюють увесь цикл перевезень – від планування до врегулювання правових суперечок. Нормативна база включає загальний та про залізничний транспорт



закони, інші нормативно-правові акти високої дії та вторинні, що зокрема затверджують статут залізниць, правила перевезень, особливе значення яких приділяється питанням щодо вимоги безпеки, охорони вантажів, інвестиційної політики, державного контролю та ліцензування.

5. На автомобільному транспорті суб'єктами перевезень є перевізники, замовники транспортних послуг, водії, вантажовідправники, вантажоодержувачі, органи державної влади, органи місцевого самоврядування та власників транспортних засобів. Об'єктом правовідносин є вантаж, транспортні засоби, інфраструктура та діяльність суб'єктів у сфері перевезень пасажирів і вантажів. Процедурні аспекти охоплюють укладення, виконання та припинення угод перевезення, контроль і відповідальність сторін. Просторові межі включають внутрішні та міжнародні перевезення в межах України та з перетином кордону. Часові межі – від планування до завершення перевезень і вирішення правових суперечок. Нормативна база визначається міжнародними нормативно-правовими актами, ратифікованими Верховною Радою, та законами України, іншими нормативно-правовими актами, правилами перевезень, що регулюють вимоги безпеки, екологічної відповідальності, ліцензування, сертифікації, державного контролю тощо.

6. Принципи правового регулювання вантажних перевезень в Україні – це фундаментальні юридичні орієнтири, що забезпечують цілісність і передбачуваність транспортної системи. Вони охоплюють норми природного права, а також адміністративного, цивільно-господарського, транспортного та авіаційного права, інтегровані з міжнародними стандартами. Основоположними принципами є верховенства права, законності, добросовісності і прозорості діяльності як органів влади, так і суб'єктів господарювання. Рівність доступу до ринку перевезень та обмеження монополізму є ключовими умовами розвитку конкуренції. Принцип економічної обґрунтованості тарифів гарантує справедливую цінову політику. Договірна відповідальність перевізників забезпечує належне збереження вантажів на всьому шляху транспортування.

7. Значне місце в системі принципів займає гармонізація та уніфікація правових норм, що сприяє європейській інтеграції транспортного законодавства. Єдність підходів до формування договірних зобов'язань забезпечує стабільність ринку перевезень. Принципи правової визначеності та стабільності дозволяють мінімізувати ризики та підвищити довіру до транспортної системи. Комплексність регулювання охоплює не лише внутрішні, а й міжнародні перевезення, ураховуючи вимоги безпеки, екології та технічних стандартів. У сфері морських перевезень особлива увага приділяється обачності, прозорості документального супроводу та справедливому розподілу ризиків. Такий підхід гарантує узгодженість правового режиму з міжнародними нормами.

8. У контексті адміністративного права принципи вантажних перевезень ґрунтуються на балансі між публічними інтересами держави та правами учасників перевізного процесу. Верховенство права та юридична визначеність забезпечують прозорість і передбачуваність дій регуляторних органів. Законність вимагає чіткого дотримання встановлених процедур і недопущення свавілля. Принципи відкритості та підзвітності зміцнюють довіру до органів публічного адміністрування. Ефективність і раціональність використання ресурсів орієнтують на досягнення максимального результату з мінімальними витратами. Такий підхід сприяє підвищенню якості транспортних послуг і розвитку інфраструктури.

9. Цивільно-правові принципи вантажних перевезень визначають договірну основу та рівність сторін незалежно від форми власності чи правового статусу. Свобода угоди дозволяє учасникам визначати умови співпраці в межах закону. Принципи добросовісності та розумності забезпечують баланс інтересів і сумлінність виконання зобов'язань. Відсутність дискримінації сприяє розвитку справедливої конкуренції на ринку транспортних послуг. Економічна ефективність передбачає оптимальне використання транспортних засобів відповідно до потреб ринку. Ці принципи

формують стабільну основу для врегулювання цивільно-господарських перевізних правовідносин.

10. У сфері управління ризиками важливими є принципи системності, відповідності, адресності та взаємної вигоди. Вони орієнтовані на практичну реалізацію превентивних заходів і мінімізацію збитків. Принцип економічної безпеки стимулює використання страхових механізмів для зменшення фінансових ризиків. Інтегрованість передбачає врахування впливу зовнішніх і внутрішніх загроз у транспортному процесі. Юридична визначеність гарантує чітке регламентування страхових процедур і відповідальності сторін. Ефективність досягається за рахунок диверсифікації та оптимізації логістичних процесів.

11. Законодавча база, що визначає принципи вантажних перевезень, включає адміністративні, господарські, процесуальні та спеціальні транспортні акти. Закон України «Про адміністративну процедуру» встановлює стандарти належного врядування і захисту прав учасників перевізного процесу. Господарський кодекс гарантує економічну багатоманітність, свободу підприємництва та обмеження державного втручання. Кодекс адміністративного судочинства забезпечує ефективний судовий контроль за діями суб'єктів владних повноважень. Спеціальні транспортні закони, зокрема «Про транспорт» і Повітряний кодекс, визначають вимоги безпеки, технічного нагляду, тарифної політики та інтеграції з міжнародними стандартами.

## РОЗДІЛ 2

### ЕЛЕМЕНТИ ПРАВОВИХ ВІДНОСИН ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

#### 2.1 Суб'єкти правових відносин вантажних перевезень в Україні

Відповідно до аналітичної концепції, викладеної у проєкті «Cohubico!» (Counting as a Human Being in the Era of Computational Law) – дослідженні, як наративи права трансформуються у цифрову, обчислювальну еру [159], суб'єктом права (legal subject) визначено юридично сконструйовану одиницю, здатну мати суб'єктивні права, обов'язки та здійснювати юридичні дії. Суб'єктами визнаються як фізичні особи так і юридичні, однак сам суб'єкт – це не фізична чи штучна істота, а її правовий «аватар» у межах нормативної системи. Правосуб'єктність не є природною якістю, а встановлюється виключно позитивним правом, що надає особі можливість взаємодіяти у правовій сфері, мати інтерфейс доступу до норм. Така абстрактна конструкція одночасно захищає особу від свавілля й підпорядковує її нормам, створюючи баланс між свободою та обов'язком. Суб'єкт права реалізує себе через інституційні факти, набуваючи здатності до укладення угод, набуття прав і виконання обов'язків, що й забезпечує правову впорядкованість [140].

Згідно із тлумачним словником української мови поняття «суб'єкт» тлумачиться як багатозначне. У філософському значенні – це істота, здатна до пізнання та цілеспрямованої діяльності; у правничому – особа чи організація, що є носієм певних прав і обов'язків; у логіці – предмет судження; у мовознавстві – підмет речення. Також слово має стилістично марковані значення: як позначення особи з негативними характеристиками в розмовному мовленні та як об'єкт дослідження в медицині. Тлумачення охоплюють як наукову, так і побутову сфери вживання [108]. У контексті нашої роботи найбільш релевантним є третє значення – «особа або організація як носій

певних прав і обов'язків», оскільки саме воно безпосередньо відповідає категорії суб'єкта права в науці права як ключової фігури у правовідносинах.

У теорії права поняття суб'єкта правовідносин розкривається через категорію правосуб'єктності, яка є передумовою участі особи в юридичних відносинах. Суб'єкт правовідносин – це суб'єкт права, який фактично реалізує свої права та обов'язки через вступ у правовідносини. Такий суб'єкт завжди персоніфікований, ним є конкретна людина або організація в певному правовому статусі, яка здатна бути учасником правової взаємодії. Правосуб'єктність складається із правоздатності (можливості мати права й обов'язки) та дієздатності (можливості їх реалізовувати), іноді також включає деліктоздатність – здатність нести юридичну відповідальність. Вона поділяється на загальну (у межах системи права), галузеву (для прикладу – трудову, цивільну) та спеціальну (у межах певних професійних або статусних обмежень). Суб'єкт правовідносин – це не будь-який суб'єкт права, а лише той, хто фактично набув конкретного статусу в межах правової взаємодії [40, с. 228-231].

У межах правовідносин реалізується зміст цих відносин, який складається із суб'єктивних прав і юридичних обов'язків. Суб'єктивне право – це встановлена нормами права міра можливої поведінки, яка забезпечує реалізацію інтересів уповноваженої особи. Право включає правоможності діяти самостійно, вимагати певної поведінки від інших і звертатися по захист до компетентних органів. Водночас юридичний обов'язок – це міра належної поведінки, яка покладається на зобов'язану особу й забезпечує реалізацію права іншої сторони. У правовідносинах права та обов'язки конкретизуються щодо об'єкта, меж, способів реалізації та зобов'язаних осіб. Тому правовідносини – це не лише формальна конструкція, а фактична взаємодія між суб'єктами, що забезпечується системою правових гарантій і відповідальності [112, с. 179-182].

У цивільному праві суб'єктами правовідносин є фізичні особи, які володіють правоздатністю та дієздатністю, що забезпечують їм можливість

бути носіями суб'єктивних прав і юридичних обов'язків. Цивільна правоздатність виникає від моменту народження і припиняється зі смертю, тоді як дієздатність залежить від віку та психічного стану особи. Фізична особа може бути обмежена в дієздатності або визнана недієздатною за рішенням суду, що має відповідні правові наслідки. Особливим суб'єктом є фізична особа-підприємець, яка набуває правового статусу через державну реєстрацію та несе відповідальність усім своїм майном. У разі недієздатності або відсутності особи встановлюється опіка чи піклування, а також можуть діяти представники або помічники. Статус фізичної особи як суб'єкта цивільного права визначається сукупністю її правового становища, фактичної здатності до правової поведінки та участі в цивільному обігу [119, с. 48-65].

Натомість юридична особа є самостійним суб'єктом цивільних правовідносин, здатним мати цивільні права та обов'язки. Вона є організацією, створеною й зареєстрованою відповідно до закону з метою участі у правовому обігу. Основними ознаками юридичної особи є організаційна єдність, наявність відокремленого майна, самостійна майнова відповідальність і здатність бути учасником судового процесу. Юридична особа функціонує незалежно від своїх засновників, а її правоздатність виникає від моменту державної реєстрації. Залежно від мети діяльності та правового статусу юридичні особи поділяються на публічні та приватні, а також за організаційно-правовими формами. Регулювання правового статусу юридичних осіб здійснюється Цивільним кодексом України, законами й установчими документами [117].

Приватна особа в системі адміністративного права є центральним суб'єктом правовідносин із публічною адміністрацією, яка реалізує свої права та обов'язки, не маючи владних повноважень, а її статус у світлі людиноцентрованої ідеології та європейських стандартів розглядається через тріаду: як суб'єкт адміністративно-правових відносин, як об'єкт публічного управління та як суб'єкт адміністративно-деліктних відносин; при цьому вона діє від свого імені, її права гарантовані Конституцією та законами, держава

зобов'язана їх забезпечувати, а в разі порушення адміністративно-правових норм приватна особа може бути притягнута до адміністративної відповідальності, що відповідає традиційному підходу, викладеному в навчальних посібниках з адміністративного права України [3, с. 123-140].

Приватна особа діє від свого імені, не має формальних владних повноважень, а її права гарантуються Конституцією та законами, які держава зобов'язана забезпечувати. Для прикладу, громадянин має право на отримання адміністративної послуги, яку адміністрація має надати на законних підставах. Водночас як об'єкт публічного адміністрування така особа зобов'язана дотримуватися встановлених правил, зокрема заборон. У разі порушення адміністративно-правових норм приватна особа може бути притягнута до адміністративної відповідальності, тобто стати деліктоздатною особою, відповідальною за адміністративне правопорушення. Цей підхід узгоджується з навчальним посібником, де приватна особа визначається як суб'єкт адміністративного права, що «діє від себе особисто, не має будь-яких владних повноважень», а також як суб'єкт із правами, обов'язками та відповідальністю [26, с. 169-171].

Коло приватних суб'єктів адміністративного права охоплює фізичних осіб – громадян України, іноземців, осіб без громадянства, фізичних осіб – підприємців, юридичних осіб приватного права, громадські, релігійні, професійні об'єднання, політичні партії, органи самоорганізації населення. Громадяни України мають повний обсяг правоздатності та дієздатності, передбачених адміністративним правом, тоді як іноземці реалізують права на підставі спеціального правового статусу з певними обмеженнями. Фізичні особи-підприємці мають особливий адміністративно-правовий статус, який поєднує особисті та підприємницькі правоможності. Юридичні особи – підприємства, установи, організації – вступають у відносини з публічною адміністрацією під час реалізації господарських, соціокультурних або суспільних функцій. Громадські об'єднання й релігійні організації також є учасниками адміністративно-правових відносин, маючи відповідні права й

обов'язки. Залежно від статусу всі приватні суб'єкти можуть мати загальну або спеціальну адміністративну правосуб'єктність, що визначає обсяг їхніх повноважень і відповідальності [4, с. 132-137].

Отже, суб'єкт права є основною в більшості випадків первинною юридичною конструкцією, створеною позитивним правом, що виконує роль правового «аватара» фізичної чи юридичної особи, або іншим об'єднанням, тимчасово чи постійно створеним людьми для реалізації певних цілей в межах нормативної системи. Його правосуб'єктність не є природною якістю, а виникає через надання здатності до правових діянь, що забезпечує баланс між свободою та обов'язком. У правничій термінології суб'єкт – це особа або організація, наділена правами й обов'язками та здатна до участі у правовідносинах. Теорія права розглядає суб'єктів правовідносин через категорію правосуб'єктності, яка складається з правоздатності, дієздатності та за потреби – деліктоздатності. У цивільному праві такими суб'єктами є фізичні особи та юридичні особи з відповідним статусом, що забезпечується їх здатністю вступати у правовий обіг. В адміністративному праві ключовими суб'єктами є адміністративний орган та приватна особа, яка реалізує свої права у взаємодії з публічною адміністрацією та може бути об'єктом адміністративної відповідальності. Коло приватних суб'єктів охоплює широке різноманіття учасників із загальною або спеціальною правосуб'єктністю залежно від особливостей їх правового статусу.

Для здійснення всебічного наукового аналізу правової категорії суб'єктів правовідносин необхідним етапом є звернення до доктринального підходу. Правова наука напрацювала значний обсяг теоретичних концепцій, що розкривають сутність, ознаки та класифікацію суб'єктів у різних галузях права. Доктринальні джерела дозволяють осмислити не лише позитивно-правове тлумачення цієї категорії, а й проаналізувати її в ширшому міжгалузевому та міждисциплінарному контексті. Водночас теоретичні напрацювання сприяють розкриттю співвідношення правоздатності, дієздатності та деліктоздатності як структурних елементів правосуб'єктності.



Саме доктрина дає змогу виявити методологічні підходи до дослідження участі фізичних і юридичних осіб, органів публічної влади, а також спеціальних суб'єктів у правовідносинах.

Н. Павловська розглядає поняття деліктоздатності як ключової складової правосуб'єктності у сфері адміністративного права й наголошує, що деліктоздатність – це здатність особи нести юридичну відповідальність за правопорушення, що регламентуються нормами адміністративного права. Вона відрізняє деліктоздатність від правоздатності та дієздатності, аргументуючи доцільність виокремлення цього інституту для самостійного наукового аналізу. Визначає, що наявність деліктоздатності є умовою залучення суб'єкта до юридичної відповідальності, однак вона не є самодостатньою без юридичного складу правопорушення. Окрему увагу приділяє відмінностям між суб'єктивною та об'єктивною сторонами адміністративного проступку, а також ролі психічного ставлення до діяння. Підкреслює, що дефекти правосуб'єктності можуть суттєво обмежити участь особи в правовідносинах [67].

О. Андрухів розглянув комплексний правовий статус фізичної особи, заснований на категоріях правоздатності, дієздатності та загальної правосуб'єктності. Виокремлюється, що фізична особа стає суб'єктом цивільних прав від моменту народження, набуваючи правоздатність, яка є універсальною і рівною для всіх осіб. Дієздатність своєю чергою настає від повноліття, але може бути як частково реалізована (неповнолітні особи), так і обмежена судом у випадках психічних розладів або зловживань. Значну увагу приділено правовим механізмам захисту прав фізичних осіб, зокрема інститутам опіки й піклування. У межах аналізу розглядаються також особливості регулювання немайнових прав, зокрема права на ім'я, честь, гідність, місце проживання. Правосуб'єктність трактується як здатність бути носієм цивільних прав і обов'язків та самостійно реалізовувати їх через правочини [5].

Розглядаються теоретичні та практичні суперечності в доктрині щодо розуміння деліктоздатності. Наголошується, що в сучасній правовій системі виникає потреба в чіткішому нормативному закріпленні критеріїв деліктоздатності, зокрема в контексті відповідальності юридичних осіб. Аналізуються законодавчі положення, включаючи Кодекс України про адміністративні правопорушення та Закон України «Про адміністративні послуги», підкреслюючи їх значення для оцінювання правового статусу суб'єктів. Висновується, що деліктоздатність не лише дозволяє реалізувати функцію юридичної відповідальності, а й має соціальну функцію, забезпечення справедливості в публічних відносинах. Підтримується ідея міждисциплінарного дослідження деліктоздатності через призму деліктології, теорії права та адміністративного процесу [67].

Акцентується увага на взаємозв'язку національного й міжнародного правового регулювання правового статусу фізичних осіб. Зокрема розглядаються гарантії, передбачені Європейською конвенцією з прав людини, включаючи право на справедливий судовий розгляд. Проаналізовано судову практику, яка підтверджує ефективність захисту прав фізичних осіб, та відзначається важливість апеляційного перегляду судових рішень. Поряд із цим обґрунтовано потребу вдосконалення вітчизняного законодавства через гармонізацію з міжнародними стандартами та розвиток механізмів альтернативного вирішення правових суперечок. Також наголошується на важливості правової визначеності та стабільності правового статусу фізичної особи як основи правопорядку. Фізична особа є ключовим суб'єктом цивільного права, а її правовий статус потребує постійного моніторингу та оновлення відповідно до проблем сучасності [5].

Р. Гринюк та Е. Деркач акцентують на трансформації складу суб'єктів вантажних перевезень в умовах ринкової економіки, приватизації та євроінтеграції. Підкреслюють, що класичний трикутник перевізник–вантажовідправник–вантажоодержувач вже не відображає повної картини правовідносин, оскільки виникають нові суб'єкти – транспортні оператори,

експедитори, біржі, оператори змішаних перевезень. Суттєвою ознакою сучасної транспортної діяльності є залучення суб'єктів, які опосередковано впливають на перевізний процес, зокрема через IT-платформи, логістичні центри, біржі. Класифікація суб'єктів пропонується за предметом діяльності (перевезення, експедирування, інфраструктура) та за внутрішнім/зовнішнім ринком. Указується на правову невизначеність статусу нових учасників і потребу системного законодавчого врегулювання їхньої діяльності [28].

М. Довгуш розглядає правову природу угоди транспортного експедирування, в межах якої визначається участь суб'єктів вантажних перевезень у процесі надання логістичних послуг. Підкреслюється, що сучасний транспортний експедитор не лише виконує окремі доручення, а є комплексним організатором перевезення вантажу, що змінює уявлення про його правовий статус. До кола суб'єктів, які взаємодіють у межах такої угоди, входять клієнт (вантажовласник), експедитор, перевізник, митні, санітарні та карантинні служби, а також інші особи, які беруть участь у обробці й супроводженні вантажу. Учений критикує нечіткість законодавчого визначення предмета угоди, що ускладнює встановлення меж обов'язків зазначених суб'єктів. Саме дії, пов'язані з організацією перевезення вантажу, мають становити основний критерій для відмежування експедитора від комісіонера чи агента [36].

Л. Янковська та І. Петрик зосередили свою увагу на ключових суб'єктах вантажних перевезень в Україні, зокрема перевізниках, експедиторах, логістичних компаніях, водіях та органах державного нагляду. Зазначається, що більшість автотранспортних підприємств перебуває у приватній власності, а значна частина водіїв і власників не має відповідної професійної підготовки, що негативно впливає на безпеку перевезень. Значну роль у сфері перевезень відіграють також державні органи, відповідальні за контроль дотримання вимог щодо габаритно-вагових параметрів та безпеки, зокрема Укртрансбезпека, поліція та Міністерство інфраструктури. Особливу увагу приділено суб'єктам, що здійснюють перевезення небезпечних і

великовагових вантажів, для яких установлюються спеціальні правові режими та вимоги до техніки й персоналу. Суб'єктами перевезень є не лише водії та транспортні компанії, а й державні установи, логістичні координатори та страхові агенти [161].

Розглядаються перспективи впровадження операторів інфраструктури та операторів рухомого складу як окремих суб'єктів, відокремлених від Укрзалізниці. Підкреслено потребу у створенні рівного доступу до інфраструктури, що передбачено Директивами ЄС та Національною транспортною стратегією. Наголошується на недосконалості чинної нормативної бази, яка не враховує новітні реалії – діджиталізацію, мультимодальні перевезення, платформні сервіси. У законопроектах пропонується розмежувати функції транспортного оператора й експедитора, а також визначити поняття транспортної біржі. Ці пропозиції відповідають вимогам Угоди про асоціацію та міжнародних транспортних угод (TRACECA). Обґрунтовується потреба ухвалення спеціального Закону про транспортну діяльність, який комплексно врегулював би статус нових суб'єктів вантажних перевезень. Це сприятиме не лише оновленню законодавства, а й розвитку конкурентного, сучасного ринку транспортних послуг в Україні [28].

Обґрунтовується, що суб'єкти вантажних перевезень можуть виконувати дії як юридичного (укладення угод, оформлення документів), так і фактичного (завантаження, експертиза, охорона) характеру. Висвітлюється критика поділу послуг на основні та додаткові або юридичні й фактичні, оскільки у практиці вони нерозривно переплетені, а сама угода транспортного експедирування – комплексна за своєю правовою природою. Акцентується, що ключовою ознакою суб'єктів є їхня участь у процесі організації чи забезпечення переміщення вантажу. До суб'єктів також можуть бути віднесені логістичні оператори, склади, термінали, які надають допоміжні послуги в межах угоди. Суб'єкти вантажних перевезень є не лише учасниками договірних зобов'язань, але й носіями матеріальних та процесуальних функцій

у перевізному процесі. Така інтерпретація вимагає подальшої деталізації в законодавстві, аби уникнути змішування правових режимів [36].

Наголошується на важливості взаємодії суб'єктів у межах логістичної схеми для забезпечення безпеки вантажів. Зокрема, ефективне транспортування вимагає узгоджених дій між вантажовласником, перевізником, експедитором та представниками державного контролю. Зазначається, що в Україні лише незначна частина компаній дотримується міжнародних стандартів безпеки, зокрема щодо маркування, пакування й супроводу небезпечних вантажів. Окремо виділяються суб'єкти, що беруть участь у запобіганні крадіжкам і псуванню вантажів, – охоронні структури, GPS-наглядові оператори, незалежні спостерігачі. Проте через високу вартість послуг лише незначний відсоток компаній застосовує такі заходи. Підкреслюється, що нормативна база досі не регулює відповідальність за порушення на кожному етапі транспортування, що створює прогалини у взаємодії між суб'єктами. З огляду на це, інтеграція до європейського правового простору передбачає законодавче визначення функцій, повноважень і відповідальності всіх учасників процесу перевезення [161].

Отже, теоретичні джерела нашого наукового аналізу дозволяють розглядати участь фізичних, юридичних осіб і публічних органів у правовідносинах у міжгалузевому контексті. Окрему увагу приділено деліктоздатності як здатності особи нести відповідальність за правопорушення, що є умовою залучення до юридичної відповідальності. У галузі цивільного права правосуб'єктність фізичної особи аналізується через механізми реалізації та захисту особистих і майнових прав. У сфері вантажних перевезень традиційна модель взаємодії суб'єктів доповнюється новими учасниками – транспортними операторами, експедиторами, біржами, логістичними платформами. Наукові дослідження підкреслюють потребу в законодавчому закріпленні статусу цих суб'єктів та узгодженні національного регулювання з європейськими стандартами. Суб'єкти вантажних перевезень

виконують як юридичні, так і фактичні функції, що ускладнює їх правове розмежування.

З огляду на значну роль транспортної сфери в економіці держави, питання правового статусу суб'єктів вантажних перевезень набуває особливої актуальності. Від ефективного нормативного визначення кола таких суб'єктів, їх прав та обов'язків, а також взаємодії між ними залежить належна організація перевізного процесу, дотримання договірної дисципліни, забезпечення безпеки транспортування вантажів і захист прав споживачів транспортних послуг. У цьому контексті ключове значення має аналіз чинного законодавства України, яке регламентує участь суб'єктів господарювання, публічної адміністрації та інших осіб у сфері вантажних перевезень.

Суб'єкти вантажних перевезень у межах правового поля Господарського кодексу України є окремими категоріями суб'єктів господарювання, що здійснюють господарсько-виробничу діяльність у сфері транспортного обслуговування. До таких суб'єктів належать перевізники, експедитори, вантажовідправники, вантажоодержувачі, а також органи державної влади та місцевого самоврядування, які є носіями організаційно-господарських повноважень. Їх діяльність підпорядковується загальним принципам господарювання, зокрема добросовісної конкуренції, законності, рівності прав суб'єктів та недопущення протиправного втручання з боку публічної адміністрації. Перевізники, як базові учасники господарсько-транспортного процесу, діють на підставі угоди перевезення і несуть відповідальність за збереження вантажу та дотримання термінів доставляння. Учасниками перевезення можуть бути також суб'єкти, які діють у межах комунального або державного сектору економіки, якщо вони мають відповідну господарську компетенцію. Вони реалізують свої функції згідно з визначеним правовим статусом, а їх взаємовідносини з іншими суб'єктами регламентуються як нормами господарського законодавства, так і спеціальними транспортними актами [27].

Згідно з Цивільним кодексом України суб'єктами правовідносин у сфері вантажних перевезень є фізичні та юридичні особи, а також держава, територіальні громади й інші суб'єкти публічного права. Перевізником є особа, що на підставі угоди зобов'язується доставити вантаж у пункт призначення, а відправником – особа, яка передає вантаж для перевезення. Одержувач є також суб'єктом перевезення, адже на нього спрямовані зобов'язання щодо доставляння та передання вантажу. Учасники цивільних відносин мають відповідну правоздатність і дієздатність, що визначається у статтях 25–30 Кодексу, і можуть реалізовувати свої права вільно, у межах закону. Юридичні особи, зокрема транспортні компанії або логістичні оператори, є сторонами угоди перевезення. Державні органи можуть брати участь у перевезеннях у публічному статусі або в контексті надання транспортних послуг на загальнодержавному рівні [120].

Господарський кодекс виділяє окрему категорію, яку становлять органи публічної влади, що регулюють діяльність суб'єктів вантажних перевезень у межах своїх повноважень (статті 8–10 ГК України). Вони можуть впливати на господарську діяльність через установлення ліцензійних умов, квот, стандартів, тарифів і вимог до безпеки перевезень, а також через реалізацію державного замовлення чи технічного регулювання (ст.ст. 12–15 ГК України). Суб'єкти господарювання, зокрема транспортні компанії, підлягають державному контролю щодо якості послуг, цінової дисципліни, екологічної та трудової безпеки, що забезпечує публічні інтереси та правову визначеність (ст. 19 ГК України). Також законодавство передбачає запобігання монополізму у сфері вантажних перевезень, зокрема в діяльності суб'єктів природних монополій (ст. 27–28), що гарантує дотримання принципів економічної конкуренції. Споживачі транспортних послуг також визнаються учасниками господарських відносин, їх права захищаються законодавчо визначеними способами [27].

Закон України «Про транспорт» визначає суб'єктами підприємства транспорту різних форм власності, що здійснюють перевезення вантажів,

багажу, пошти, а також транспортно-експедиційні послуги. До них належать залізниці, пароплавства, автотранспортні, авіаційні, дорожні підприємства, а також суб'єкти господарювання в морських портах. Ці суб'єкти мають право укладати угоди перевезення, установлювати графіки руху, визначати маршрути та рівень обслуговування. Вони зобов'язані забезпечити безпечне, якісне й своєчасне перевезення, відповідати за втрату або пошкодження вантажів та укладати угоди страхування відповідальності. Контроль за їхньою діяльністю здійснюється центральними органами виконавчої влади через планові, позапланові й рейдові перевірки. також зазначені суб'єкти можуть бути залучені до виконання завдань у надзвичайних ситуаціях, зокрема щодо евакуації населення [83].

На основі Закону України «Про автомобільний транспорт» суб'єктами вантажних перевезень є автомобільні перевізники – фізичні або юридичні особи, які здійснюють перевезення вантажів на договірній основі або за власний кошт. У цьому процесі беруть участь також вантажовідправники та вантажоодержувачі, які відповідно передають і приймають вантажі, оформлюючи потрібні документи, зокрема товарно-транспортну накладну. Суб'єкти вантажних перевезень мають дотримуватися вимог безпеки, норм габаритно-вагового контролю та положень міжнародних угод України. Регулювання їхньої діяльності здійснюється через систему ліцензування, сертифікації та контролю з боку уповноважених органів державної влади. Контроль за дотриманням умов перевезень покладається на центральний орган виконавчої влади з питань безпеки на наземному транспорті. Також діяльність суб'єктів охоплює транспортно-експедиторські послуги, пов'язані з підготовкою, супроводом і забезпеченням вантажного процесу [74].

Суб'єктами перевезення небезпечних вантажів відповідно до Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» є підприємства, установи, організації та фізичні особи, які здійснюють функції відправника, перевізника або одержувача небезпечного вантажу. Відправник готує вантаж до перевезення, оформлює відповідні документи та передає вантаж перевізнику.



Перевізник забезпечує транспортування вантажу з дотриманням вимог безпеки, сертифікації, маршруту й відповідного страхування відповідальності. Натомість одержувач приймає вантаж, відповідає за його збереження та інформує відповідні органи. Усі ці суб'єкти зобов'язані забезпечити спеціальну підготовку персоналу, здійснювати фізичний захист і супровід вантажів у визначених випадках. Їхня діяльність підпорядкована нормативно-правовим актам, міжнародним договорам та контролюється уповноваженими державними органами [82].

Відповідно до Правил, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 1196 від 27 грудня 2006, є перевізник (АТ «Укрзалізниця» або інший суб'єкт господарювання, який укладає угоду перевезення) та відправник і одержувач вантажобагажу. Вони діють на договірних засадах у межах внутрішнього сполучення України, що охоплює перевезення багажу, вантажобагажу й пошти. Відправник відповідає за оформлення перевізних документів і передання вантажу перевізнику, а одержувач – за приймання вантажу в пункті призначення. Перевізник відповідальний за збереження вантажу та дотримання умов перевезення відповідно до законодавства і тарифів. До участі у процесі можуть залучатися службовці вокзалів (прийомоздавальники), які здійснюють операції з приймання та видання вантажобагажу. Відносини між цими суб'єктами регулюються нормами Цивільного кодексу, Статуту залізниць України та зазначеними Правилами [77].

Для прикладу: рішення Господарського суду Закарпатської області у справі №907/1006/24 від 05 березня 2025 демонструє приклад судової суперечки між суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність у сфері вантажних перевезень, – ФОП (експедитором) і ТОВ (перевізником). Предметом позову було стягнення штрафу за невиконання умов угоди перевезення, зокрема за неприбуття транспортного засобу на завантаження. Суд визнав дійсність правочинів, укладених сторонами в електронній формі, та обґрунтовано застосував положення ЦК та ГК України щодо обов'язковості

виконання договірних зобов'язань. Відповідач не скористався правом на подання заперечень, що не звільнило його від відповідальності за невиконання підтвердженої заявки. Суд задовольнив позов повністю, стягнувши з перевізника суму штрафу та витрати на судовий збір. Приклад засвідчує типові правовідносини та відповідальність сторін, які є суб'єктами договірних зобов'язань у сфері міжнародних вантажних перевезень [91].

Окремим рядком слід розглянути колективних суб'єктів права, які не мають статусу юридичної особи проте відіграють певну роль у транспортних правовідносинах, адже громадяни України мають право об'єднуватися для реалізації спільних цілей у формі громадських об'єднань без статусу юридичної особи, що діють від імені своїх членів та здійснюють діяльність на підставі положення, ухваленого установчими зборами. Таке об'єднання після державної реєстрації вноситься до Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб–підприємців та громадських формувань, що надає йому правосуб'єктність у публічно-правовій сфері. Порядок створення включає проведення установчих зборів, затвердження статуту (положення), обрання керівних органів та подання до територіального органу Міністерства юстиції України пакета документів, передбаченого законом. Реєстрація є безкоштовною та здійснюється у триденний робочий строк. Після внесення відомостей до реєстру таке об'єднання отримує право на колективні звернення, участь у публічних консультаціях, громадський контроль і моніторинг, але не може бути стороною господарських угод чи відкривати банківські рахунки, що зумовлює використання переважно неформальних угод до моменту набуття статусу юридичної особи [33].

Емпіричним прикладом дієздатності неформального громадського об'єднання без статусу юридичної особи в урегулюванні транспортних питань є електронна петиція «Запустити комунальний великогабаритний громадський транспорт до смт. Брюховичі», ініційована місцевою мешканкою Я. Остапик і подана через офіційну систему до Львівської міської ради. Петиція, зареєстрована 15 вересня 2018 року та підтримана належним порогом підписів

(500 голосів), була розглянута на сесії Львівської міської ради 29 листопада 2018 року, рішення якої схвалило підготовку дорожньої карти й тестовий запуск великогабаритних автобусів [86].

Цей випадок демонструє, що громадяни можуть консолідуватись без утворення формального громадського об'єднання або підприємства, постаючи як «колективний суб'єкт участі» через інституційний механізм електронних петицій. Юридичною підставою стала стаття 23-1 Закону України «Про звернення громадян» [79] (що регламентує електронні петиції), у системному зв'язку зі статтями 13 і 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» [80], а також зі статутними актами територіальної громади, що зобов'язують орган місцевого самоврядування розглянути петицію і вжити відповідних управлінських заходів. У результаті петиція стала процесуальним «інтерфейсом» між громадою й муніципальною владою, дозволивши трансформувати індивідуальні потреби в колективний інтерес, завершивши нормотворчо-адміністративний цикл: від артикуляції вимоги – до плану реалізації, зміни транспортної послуги та підзвітності виконавчих органів [44].

Отже, колективні суб'єкти без статусу юридичної особи (ініціативні групи, громадські об'єднання без юридичної особи) можуть бути повноцінними учасниками публічно-правових транспортних відносин, насамперед у площині формування та контролю муніципальної політики. Після внесення до Єдиного державного реєстру вони отримують процесуальну спроможність для колективних звернень, участі в консультаціях, громадського контролю й моніторингу, зокрема через інструмент електронних петицій. Навіть до інституцізації такі об'єднання здатні легітимувати спільну волю та ініціювати управлінські рішення (планування маршрутів, дорожні карти, пілотні запуски рейсів), що підтверджується практикою органів місцевого самоврядування. Їхня сила – у нормотворчо-адміністративному впливі, публічній підзвітності виконавчих органів і представництві колективного інтересу територіальної громади. Водночас без набуття статусу юридичної особи вони не можуть бути сторонами господарських чи транспортних угод,

відкривати рахунки й нести майнову відповідальність як єдиний суб'єкт, тож діють через членів або уповноважених осіб. Отже, у транспортній сфері оптимально поєднувати неінституційзовані форми для запуску змін і забезпечення підзвітності з подальшою інституційзацією – коли виникає потреба укладати угоди, керувати коштами та реалізовувати проєкти. Такий дворівневий підхід забезпечує швидке включення громади у правовідносини й водночас створює юридичні передумови для стійкого впровадження транспортних рішень.

## **2.2 Об'єкти правових відносин вантажних перевезень в Україні**

Актуальність наукового аналізу об'єктів правових відносин вантажних перевезень зумовлена стрімкою трансформацією ринку логістики, курсом України на євроінтеграцію та потребою гармонізації з нормами ЄС. Це вимагає чіткої ідентифікації не лише речових, а й інформаційних, договірних та інфраструктурних об'єктів, що беруть участь у перевізному процесі. Без оновленого понятійного апарату не можна забезпечити передбачуваність правозастосування, зменшити транзакційні витрати та підвищити ефективність регуляторного нагляду. Уніфіковані дефініції впливають на тарифоутворення, страхування, відповідальність і судову практику, а їх наукове обґрунтування є передумовою конкурентоспроможності української транспортної галузі.

Актуальність зумовлюється також тим, що цифровізація перевізного процесу та поширення електронних документів призводять до появи нових самостійних правових об'єктів, зокрема е-накладних, е-коносаментів і систем відстеження руху вантажу. Їх правовий режим вимагає особливого підходу до доказовості, захисту даних і трансграничного обміну інформацією. Наявні нормативно-правові акти не повністю враховують ці зміни, що породжує колізії у вирішенні правових суперечок та дотриманні комплаєнсу (системи

контролю за відповідністю діяльності компанії вимогам). Наукове осмислення дозволяє формувати узгоджені з європейськими стандартами моделі верифікації, зберігання та оброблення даних, підвищуючи прозорість і безпеку логістичних схем.

Особливого значення дослідження набуває в умовах воєнного стану в Україні, запровадженого у зв'язку з повномасштабним вторгненням російських терористів. Об'єкти правових відносин вантажних перевезень у таких умовах набувають додаткових ознак стратегічної та безпекової значущості, адже перевезення часто пов'язані із забезпеченням потреб оборонного сектору, евакуацією майна чи постачанням гуманітарної допомоги. Зростає роль об'єктів, пов'язаних з інфраструктурою критичної логістики, які потребують особливого правового режиму охорони та оперативного відновлення після пошкоджень. Визначення та класифікація таких об'єктів є ключовою умовою для належного розподілу ресурсів, зниження ризиків і забезпечення безперервності транспортних операцій.

Поняття «об'єкт» у тлумаченні української мови розглядається як багатозначне й охоплює загальні ознаки явищ, предметів чи осіб, на які спрямована певна діяльність, пізнання або увага суб'єкта. У філософському значенні це пізнавана дійсність, що існує незалежно від свідомості. У ширшому контексті термін охоплює і те, що є предметом зацікавлення науки, управління, господарської діяльності або лінгвістичного аналізу [62]. У контексті нашої роботи найбільш доречним є друге тлумачення поняття «об'єкт» як явища, предмета або особи, на які спрямована певна діяльність, увага чи регулювання. Це значення узгоджується з правовим підходом до визначення об'єкта правовідносин, яким є матеріальні або нематеріальні блага, на що спрямовані права та обов'язки суб'єктів. Саме в такому розумінні поняття «об'єкт» дозволяє розкривати його роль у структурі правовідносин, кримінально-правовій охороні, адміністративному впливі чи цивільно-правовому регулюванні.

У теорії права об'єктами правовідносин є матеріальні або нематеріальні блага, з приводу яких між суб'єктами виникають юридичні права та обов'язки. Вони є конкретними, індивідуалізованими і становлять цінність для учасників правовідносин як мета правового впливу. Залежно від характеру правовідносин об'єктами можуть бути речі, природні ресурси, особисті немайнові блага, результати послуг або продукти інтелектуальної діяльності. Об'єкти правовідносин визначають зміст юридичних вимог і забезпечують можливість реалізації суб'єктивного права уповноваженої особи. При цьому значення має не лише фізичний носій, а й правова природа результату діяльності іншої особи, як у випадку з послугами чи творчістю. Об'єкт є центральною ланкою правовідносин, що визначає їхню мету, межі та форму правового регулювання [39, с. 343-344].

Окрему групу становлять результати дій, зокрема послуги, які породжують правові наслідки у сферах управління, побуту, культури, освіти та господарювання. Такі результати є цінними для уповноваженої особи, оскільки саме їх досягнення є метою правовідносин. Ще одним видом об'єктів є продукти інтелектуальної діяльності – твори літератури, науки, мистецтва, комп'ютерні програми, наукові відкриття тощо. Вони набувають правового значення в контексті використання, охорони та передання прав. Усі ці категорії об'єктів забезпечують інструментальну основу для реалізації права, адже визначають спрямованість правомірної поведінки та її правові наслідки. Саме тому аналіз об'єктів правовідносин є ключовим для розуміння структури та функціонування правового механізму [113, С. 237-238].

У цивільному праві об'єкти охоплюють матеріальні й нематеріальні блага, із приводу яких виникають цивільні правовідносини. До них належать речі (рухомі й нерухомі), майно, майнові права, результати робіт, послуги, об'єкти інтелектуальної власності, інформація та інші блага, що мають юридичне значення. Основним критерієм для визнання певного об'єкта цивільного права є його обігоздатність, яка визначає можливість участі об'єкта в цивільному обігу. Правовий режим об'єктів визначає порядок набуття,

користування та розпорядження ними, і саме він зумовлює динаміку та межі реалізації цивільних прав. Окрему увагу приділено класифікації речей за низкою ознак: рухомість, подільність, визначеність, споживність, а також співвідношення головної речі та приналежності, складових частин і складних речей. Такий розподіл дозволяє точніше встановити правовий статус кожного об'єкта та обсяг повноважень суб'єктів [119, с. 146-156].

Особливу роль у системі об'єктів цивільного права відіграють гроші, цінні папери, тварини, підприємства як майнові комплекси, роботи й послуги, а також нематеріальні блага. Гроші виконують функцію універсального еквівалента, а цінні папери посвідчують майнові права та є обігоздатними. Роботи та послуги кваліфікуються як правомірні дії, результат яких має юридичне або фактичне значення. Нематеріальні блага включають особисті немайнові права, результати інтелектуальної діяльності та інформацію, що визнаються об'єктами охорони. Вони є невідчужуваними, тісно пов'язаними з особою і не підлягають переданню, що визначає специфіку їх правового захисту. Загалом аналіз системи об'єктів цивільного права дає змогу ефективно застосовувати норми матеріального права до найрізноманітніших суспільних відносин [9, с. 140-160].

Отже, поняття «об'єкт» охоплює явища, предмети чи осіб, на які спрямовано діяльність або регулювання суб'єктів права, і в юридичному значенні означає матеріальні або нематеріальні блага, що мають цінність. У праві об'єкти є метою правового впливу та визначають зміст суб'єктивних прав і обов'язків. Вони можуть бути речами, ресурсами, результатами послуг чи продуктами інтелектуальної діяльності. Особливе значення мають дії, що породжують правові наслідки в управлінні, культурі, освіті чи господарстві. Інтелектуальні продукти – твори науки чи програми – набувають правового значення через охорону й передання прав. У цивільному праві об'єктами є речі, майно, послуги, права, інформація, що мають юридичну обігоздатність. Їх правовий режим визначає межі набуття, користування та розпорядження.

Окреме місце займають гроші, цінні папери, тварини, підприємства як цілісні майнові комплекси.

Для глибшого розуміння правової природи об'єктів правових відносин потрібно звернутися до наукових доктрин, які формують теоретичне підґрунтя відповідної правової категорії. Доктринальні підходи дозволяють з'ясувати, які саме ознаки вважаються визначальними для об'єкта правовідносин, як класифікуються їх види, у чому полягають особливості правового режиму різних об'єктів, зокрема матеріальних, нематеріальних та змішаних. Важливим є також аналіз позицій учених щодо специфіки участі об'єктів у правовому регулюванні, їх взаємозв'язку з суб'єктами правовідносин, а також із діями (фактами), що породжують або змінюють правовий зв'язок. З огляду на це, подальший аналіз наукових публікацій дозволить сформулювати більш аргументовані висновки щодо сутності та ролі об'єктів у структурі правовідносин.

У. Шемет, К. Косяченко узагальнили, що існує складність визначення об'єктів цивільних прав, акцентуючи на дискусійності співвідношення понять «об'єкт цивільних прав» і «об'єкт цивільного правовідношення». Підкреслюється, що ці поняття часто ототожнюються через їхнє втілення в матеріальних або нематеріальних благах, які мають цивільно-правовий режим. Увагу також зосереджено на різних підходах до класифікації об'єктів за критеріями матеріальності, майновості, обігоздатності. Значну частину роботи присвячено аналізу понять «річ», «майно», «майнові права» та їх перетинів і суперечностей у правозастосовній практиці. Окремо розглядаються проблеми з визначенням правового режиму грошей, інформації, а також новітніх об'єктів типу корпоративних прав чи машино-місць [123].

В. Максименко проаналізував еволюцію концепцій щодо категорії «об'єкт правовідносин» у контексті історико-правового розвитку. Системно простежується трансформація уявлень про об'єкт правовідносин від матеріальних речей до складної правової конструкції, яка формує зміст і суб'єктний склад правовідносин. Особливу увагу приділено впливу



теологічних, філософсько-правових та ідеологічних чинників, що зумовлювали відповідні уявлення в різні історичні періоди. Висвітлюються розбіжності між підходами у правових школах різних епох, підкреслюючи їхню залежність від суспільно-політичного контексту. Зазначено, що сучасна доктрина орієнтована на концепцію громадянського суспільства й верховенства права [56].

У. Шемет та К. Косяченко проаналізували низку «парадоксів» і явищ, які ускладнюють розуміння об'єктів цивільного права, для прикладу – підміну понять (об'єкт поведінки замість об'єкта права), двоствольні або фантомні об'єкти (як-от підприємства або машино-місця), правовий режим грошей, які водночас є і речами, і засобом платежу. Звертається увага на складність віднесення деяких явищ до об'єктів цивільного обігу, оскільки відсутність чітких критеріїв породжує суперечності в правозастосуванні. Запропоновано зберегти поділ за критеріями матеріальності й майновості, оскільки вони найкраще відповідають структурі цивільного права. Водночас нові підходи, пов'язані з трактуванням правового режиму чи поведінки як об'єкта права, не знайшли підтримки в сучасній цивілістиці. Вимагається чітке фіксування понять та усунення термінологічної плутанини задля забезпечення передбачуваності правового регулювання [123].

Ученим обґрунтовується, що поняття об'єкта правовідносин у сучасному праві має багаторівневу структуру та включає як матеріальні, так і нематеріальні елементи, зокрема результати дій суб'єктів і немайнові блага. Формулюється низка критеріїв класифікації правових об'єктів – правова природа, зміст, місце в структурі правовідносин, функції, властивості та трансформаційні здатності. Важливим висновком є положення, що на сучасному етапі об'єкт правовідносин виконує функцію індивідуалізації правовідносин, дозволяючи розмежовувати публічно- та приватноправові сфери. Це зменшує втручання держави у сферу особистих прав людини [56].

Л. Діденко об'єкт цивільних процесуальних правовідносин трактує через аналіз структурно-функційного підходу. Указує, що об'єктом є не

матеріальні блага, а елементи процесуальної діяльності – дії, спрямовані на судовий захист, реалізацію прав та обов'язків сторін, прийняття та виконання судових рішень. Такий підхід акцентує увагу на внутрішній структурі правовідносин, у якій об'єкт – це результат чи мета взаємодії суб'єктів у межах процесуального механізму. Зазначається, що об'єкт має специфічну природу, відмінну від класичного матеріально-правового розуміння, і тому потребує окремого теоретичного опрацювання. Особливу роль у визначенні об'єкта відіграє його взаємозв'язок зі змістом і суб'єктним складом правовідносин. У межах цього напрямку встановлено, що об'єкт не може існувати автономно – він формується та реалізується виключно в контексті конкретного провадження [35].

Об'єктами правовідносин із перевезення вантажів, як слушно вказує А. Волкова, є матеріальні та соціальні цінності, на які спрямовано діяльність учасників цих правовідносин. У випадку вантажних перевезень автомобільним транспортом – це передусім сам вантаж (майно), що підлягає транспортуванню від відправника до одержувача. До таких об'єктів також належать транспортний засіб, що здійснює перевезення, а також документи (транспортні накладні, угоди), що супроводжують перевезення і фіксують правовідносини сторін. Правовий режим об'єкта правовідносин (вантажу) визначається характером майна (для прикладу – небезпечні вантажі), умовами його збереження та правилами транспортування. Особливу увагу автор приділяє тому, що ці об'єкти перебувають під правовим впливом через норми як загального цивільного законодавства, так і спеціального транспортного. Правове регулювання охоплює зокрема питання безпеки, сертифікації, митного оформлення й екологічного контролю, що прямо впливає на характер об'єкта правовідносин [19].

Р. Сірка акцентував увагу на комплексному розумінні об'єкта правовідносин перевезення залізничним транспортом: як матеріального (вантаж, багаж, поштова кореспонденція), так і динамічного – дії з організації та виконання перевезення. Саме перевезення розглядається не лише як

переміщення вантажу, а як система дій, що базується на угоді, правових механізмах погодження умов перевезення (час, обсяг, маршрут) і взаємодії сторін – перевізника й відправника. Об'єктом є й транспортна послуга як результат дій перевізника, яка має майнову вартість і породжує грошове зобов'язання. Наголошується, що об'єкт відносин не зводиться до самого вантажу – це ширше поняття, яке охоплює сукупність дій з приймання, завантаження, переміщення й видання. Особливу увагу приділено відкладній умові як юридичному факту, що ініціює виникнення правовідносин, коли сама заявка відправника є формою об'єктивації наміру укласти основну угоду. Об'єкти правовідносин у сфері перевезення включають як матеріальні блага, так і організаційно-правові дії, пов'язані з їх транспортуванням [105].

Н. Бочарова, В. Попова та Є. Тупицька об'єктами правовідносин вантажного перевезення визнають як сам вантаж, так і пов'язані з ним операції з перевантаження (transshipment), що мають як економічне, так і правове значення. Транспортування розглядається не просто як переміщення речі, а як сукупність технологічних і договірних дій між учасниками економічного обігу. Об'єктами можуть бути матеріальні речі (контейнеризовані, сипучі або рідкі вантажі), а також комплекс послуг із перевантаження, навантаження, вивантаження, які надаються на підставі угоди. Підкреслюється, що в умовах змішаних перевезень, особливо при зміні виду транспорту (авіа, залізничний, автомобільний), ці дії є не лише технічними операціями, а й правовідносинами з власним змістом, суб'єктами та правовою основою. Правове регулювання охоплює не лише речовий об'єкт (вантаж), а й дії, спрямовані на його переміщення, оброблення, зберігання та передання. Також до об'єктів може бути віднесено матеріальні засоби перевантаження – крани, підйомники, термінали, інфраструктурні вузли [132].

На думку А. Волкової, разом із матеріальними об'єктами правовідносин у сфері вантажних перевезень важливу роль відіграють соціальні компоненти, як-от організаційні моделі перевезення, що включають транспортні послуги, логістику, планування маршрутів і взаємодію учасників. У цьому контексті

об'єктами можуть бути не лише речі, а й дії чи результати дій, для прикладу – фактичне надання послуги перевезення, забезпечення безпеки вантажу чи дотримання графіка доставляння. Підкреслюється, що правовий режим об'єкта охоплює також питання використання транспортної інфраструктури, що закріплюється в нормативних актах (Інкотермс, Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» тощо). Об'єкти правовідносин мають правовий статус, який визначається угодою, міжнародними угодами та національним законодавством, зокрема ст.ст. 307, 908–909 ЦК України. Об'єкти вантажних перевезень мають комплексний правовий режим, що охоплює фізичні, документарні та дії сторін, на які спрямовано правове регулювання. Їх належне визначення є умовою ефективного застосування механізму правового регулювання у сфері перевезень [19].

Окреме значення приділяється критерію відмежування «перевезення» від інших подібних переміщень, для прикладу – буксирування або технологічні переміщення всередині підприємства, які не породжують цивільно-правового зобов'язання. Тому об'єктом перевезення визнається тільки таке переміщення, що є платною послугою, надається за договором і здійснюється для задоволення суспільної потреби в транспортному обслуговуванні. Іншим важливим об'єктом є інфраструктура та ресурси залізничного транспорту, що використовуються у процесі перевезення та мають значення для договірної зобов'язання. Також об'єкти охоплюють дії, які підпорядковуються спеціальним транспортним статутам, що визначають, для прикладу, строки, відповідальність, порядок пред'явлення претензій. Обґрунтовано доцільність закріплення законодавчих дефініцій понять «перевезення залізничним транспортом» та «відносини з перевезення залізничним транспортом» як юридичних конструкцій, що формалізують об'єкти відповідних зобов'язань. Отже, об'єкти цих правовідносин охоплюють як матеріальні (вантаж), так і юридично значущі дії (перевезення, узгодження, обробка документації), які мають господарсько-правову цінність [59].

У контексті дослідження певних правових аспектів перевезення вантажів в Україні в умовах євроінтеграції заслуговує на увагу публікація Н. Бочарової (Харківський національний автомобільно-дорожній університет), В. Попова та Є. Тупицької (Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого), де виділяються логістичні центри як новітній тип інфраструктурного об'єкта у вантажних перевезеннях. На відміну від класичних пунктів перевантаження, логістичні центри є об'єктами з широким спектром послуг: вони забезпечують не лише транспортування, а й зберігання, митне оформлення, експедицію, облік і навіть банківське та аналітичне обслуговування. Об'єктом тут є не тільки речі, але й організаційно-правові утворення та функційні процеси, які забезпечують рух товару в логістичній схемі. Таке ускладнення об'єкта вантажних перевезень зумовлює потребу у відповідному правовому регулюванні, зокрема гармонізації нормативної бази з європейськими підходами. Звертається увага на те, що в українському законодавстві досі відсутня чітка класифікація таких об'єктів, хоча практика їх функціонування в ЄС доводить їхню ефективність. Сучасне правове розуміння об'єкта вантажного перевезення включає матеріальні речі, технологічні операції, інфраструктурні одиниці та послуги, що вимагає комплексного нормативного підходу [132].

У нашій попередній роботі було здійснено комплексний аналіз юридичної природи об'єкта правових відносин у сфері вантажних перевезень в Україні. Обґрунтовано, що об'єктом таких правовідносин є не лише матеріальна річ вантаж, а й комплекс супутніх логістичних, адміністративних, інформаційних та юридичних компонентів, які формують зміст зобов'язання між перевізником, відправником і одержувачем. Доведено, що поняття об'єкта має міжгалузевий характер, охоплюючи елементи цивільного, господарського й адміністративного права, й потребує індивідуалізації та відповідності правовому режиму. Особливу увагу приділено концепції складеного об'єкта, яка відбиває сучасні реалії мультимодальних перевезень, цифровізації та стандартизації транспортної діяльності. Підтверджено, що об'єкт

правовідносин виконує роль юридичного фокусу, навколо якого конструюється структура угоди, права, обов'язки та юридичні гарантії [101].

Виходячи із вищезазначеного, доктринальні підходи до поняття об'єкта правовідносин свідчать про його багаторівневу й міжгалузеву природу, що охоплює як матеріальні, так і нематеріальні блага, результати дій, правові процеси й інфраструктурні елементи. У сучасній правовій теорії об'єкт розглядається як центральна категорія, що визначає мету, межі та зміст правового регулювання, а також є інструментом індивідуалізації правовідносин. Класифікація об'єктів здійснюється за критеріями матеріальності, майновості, обігоздатності, а також функційної ролі у правовій системі. Особлива увага приділяється складеним об'єктам, які включають не лише річ, але й сукупність організаційних, юридичних і логістичних дій. Об'єкт у сфері перевезень визначається не лише як вантаж, а як комплекс дій, документів, послуг і засобів, що супроводжують переміщення. У юридичному контексті розрізняють класичні об'єкти, динамічні (угоди, заявки, послуги) й інфраструктурні утворення (логістичні центри, термінали). Наголошується на потребі чіткого термінологічного розмежування понять об'єкта, що дозволяє уникати плутанини у правозастосуванні. Обґрунтовано, що об'єкт не може існувати ізольовано від суб'єкта, волевиявлення й юридичного факту, які формують саме правовідношення. В умовах цифровізації, мультимодальності й міжнародної інтеграції актуальним є комплексний, системний підхід до правового режиму об'єкта.

Юридичний статус і класифікація об'єктів правових відносин вантажних перевезень у контексті Цивільного кодексу України визначаються як матеріальні та нематеріальні блага, на які спрямовані суб'єктивні права та обов'язки сторін перевізного процесу. Насамперед основним об'єктом є вантаж – річ у матеріальній формі, що підлягає доставці за угодою перевезення, як це узгоджується з цивільно-правовим розумінням речей. Проте цивільне законодавство визнає також нематеріальні об'єкти – як супутні дії, послуги, інформаційні та організаційні компоненти перевезення

(логістика, страхування, супровідна документація), які можуть становити окремі або додаткові об'єкти зобов'язань. Відповідно до ст. 11 ЦКУ підставами виникнення цивільних прав і обов'язків у сфері перевезень є угоди, адміністративні акти, рішення суду або події, а об'єкти цих правовідносин фіксуються в транспортних накладних чи угодах. Також слід ураховувати, що перевезення вантажів охоплює комплексне зобов'язання, в якому об'єкти можуть змінюватися від конкретного вантажу до права вимагати вчасного й безпечного виконання зобов'язання. Отже, об'єкти правовідносин у сфері вантажних перевезень є багатошаровими та охоплюють як матеріальні речі (вантаж), так і дії, права та правовий результат угоди [120].

Згідно із Господарським кодексом України об'єктом правових відносин вантажних перевезень насамперед є вантаж як матеріальне благо, що транспортується з метою комерційного чи соціального використання. Однак до складу об'єкта входять також супровідні нематеріальні дії та результати логістичні послуги, оброблення документації, охорона вантажу, інформаційна підтримка. У межах господарських відносин вантаж набуває юридично значущого статусу речі, визначеної родовими або індивідуальними ознаками. Господарський кодекс класифікує такі відносини як господарсько-виробничі, оскільки вони виникають при безпосередньому здійсненні господарської діяльності. Також об'єкт може бути розглянутий як частина ширшої системи господарської інфраструктури, що включає і матеріально-технічні, і організаційні ресурси [27].

У межах правовідносин перевезення об'єкт через призму Цивільного кодексу України має розглядатися не лише як фізична річ, але і як юридично значуща цінність, яка охороняється нормами цивільного права через механізми відповідальності, реституції чи відшкодування. Вантаж у цьому разі є специфічним об'єктом, що одночасно може бути предметом правочину (угоди перевезення) і джерелом можливих претензій у разі його втрати, пошкодження або затримки доставляння. Об'єктом також є грошові зобов'язання, пов'язані з оплатою перевезення, штрафами, компенсацією

збитків та моральної шкоди. Водночас з огляду на принцип свободи угоди сторони можуть деталізувати або розширювати перелік об'єктів у конкретній угоді перевезення, зокрема включаючи технічну інформацію, графік маршрутів, температурний режим зберігання вантажу тощо. Отже, об'єкти правовідносин вантажних перевезень у цивільно-правовому аспекті є різнотипними за природою (речі, права, дії) та потребують договірної конкретизації й правового захисту [120].

Засоби захисту та договірна конкретизація об'єкта вантажних перевезень реалізуються через інструменти публічного та приватного регулювання. Угода перевезення, укладена між суб'єктами господарювання, конкретизує об'єкт за кількісними, якісними, вартісними та часовими характеристиками. У разі порушення умов перевезення передбачено застосування оперативно-господарських та адміністративно-господарських санкцій відповідно до статті 20 ГКУ. Суб'єкти господарювання мають право на визнання порушення права, відшкодування збитків або поновлення становища, що існувало до порушення. Також Господарський кодекс передбачає можливість державного нагляду у сфері перевезень, включаючи контроль за безпекою, якістю послуг і дотриманням стандартів. У разі суперечки щодо якості, строків доставляння чи збереження вантажу діють механізми судового та позасудового захисту, включаючи оскарження рішень контролюючих органів. Забезпечується баланс між договірною автономією сторін і публічно-правовим інтересом у сфері перевезень [27].

Об'єктами правових відносин вантажних перевезень відповідно до Закону України «Про транспорт» є матеріальні та нематеріальні елементи транспортного процесу, зокрема вантаж, транспортні засоби, шляхи сполучення та відповідні послуги. Закон визначає вантаж як центральний предмет перевезення, що забезпечується підприємствами транспорту на договірній основі. До об'єктів також належать дії з організації перевезення, включно з експедируванням, завантаженням, охороною, супроводом та забезпеченням безпеки. Важливими елементами є інфраструктурні об'єкти



(вокзали, термінали, мультимодальні центри) та земельні ділянки, надані для потреб транспорту. Об'єкти цих відносин охоплюють і майнові права, зокрема щодо відповідальності за пошкодження або втрату вантажу. Усі вказані об'єкти регламентуються нормами публічного та приватного права, що забезпечує їхню правову охорону та інтеграцію в єдину транспортну систему України [83].

У контексті Закону України «Про мультимодальні перевезення» об'єктами є матеріальні та нематеріальні елементи транспортного процесу, пов'язані з переміщенням вантажів різними видами транспорту. До матеріальних об'єктів належать вантаж, транспортні одиниці (контейнери, причепа, вагони), транспортні засоби, мультимодальні термінали, а також земельні ділянки, надані під їх будівництво й обслуговування. Нематеріальними об'єктами є права та обов'язки сторін, угода мультимодального перевезення, єдиний перевізний документ, маршрут перевезення і тариф. Окреме місце займає інформація, потрібна для митного, ветеринарного, фітосанітарного та іншого контролю, що супроводжує вантажі. Об'єктами також є дії учасників перевезення (операторів, перевізників, термінальних суб'єктів), спрямовані на забезпечення доставляння вантажу. Усі ці об'єкти охоплюються єдиною системою правового регулювання та визначають правову природу відносин у сфері мультимодального вантажного перевезення [81].

На рівні підзаконної правотворчості можна навести наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні», в якому об'єктами правових відносин вантажних перевезень відповідно визначаються матеріальні та організаційні компоненти транспортного процесу. Основним матеріальним об'єктом є вантаж, що підлягає перевезенню, а також його тара, пакування, засоби пакування та інші фізичні характеристики (маса, габарити, фізичний стан). Організаційними об'єктами є транспортна послуга, угоди перевезення, заявки, графіки та товарно-транспортні документи, що фіксують зміст зобов'язань

сторін. Окреме значення мають маркування, умови вантаження й розвантаження, а також процедури зважування та приймання-здавання вантажу, які є предметом правового регулювання. Ці об'єкти охоплюють як матеріальні речі, на які спрямовані права та обов'язки учасників правовідносин, так і супровідні дії, що мають юридичне значення для належного виконання угоди [78].

Прикладом, що ілюструє об'єкт правовідносин у сфері вантажних перевезень, зокрема як матеріальне благо (вантаж), так і його документальне оформлення (транспортна накладна, акт перевірки маси), є рішення Господарського суду Дніпропетровської області від 9 лютого 2024 року у справі № 904/3480/23 за позовом ПАТ «Укрзалізниця» в особі регіональної філії «Придніпровська залізниця» проти ПАТ «ДТЕК Павлоградвугілля» про стягнення заборгованості за послуги організації вантажних перевезень залізничним транспортом. Контрольне переважування показало, що у вагоні № 57952525 маса вантажу перевищувала заявлену в накладній на 2000 кг, що підтверджено комерційним актом. З огляду на це суд визначив штраф у п'ятикратному розмірі провізної плати 43 240 грн. Відповідач стверджував, що перевантаження сталося через помилку податкового зважування та просив зменшити штраф, але суд визнав аргументи позивача більш переконливими. Суд не знайшов підстав для зменшення санкцій, оскільки відповідний штраф передбачено законом для вантажовідправників при неточностях у накладній, незалежно від наявності збитків. Позиція суду ґрунтувалася на доказах, зокрема на комерційному акті, і підтверджувалася нормами Господарського кодексу, Цивільного кодексу та статуту залізниць [90].

Отже, об'єкти правових відносин вантажних перевезень охоплюють як матеріальні речі, передусім вантаж, так і нематеріальні компоненти, пов'язані з організацією, супроводом і правовим забезпеченням перевізного процесу. Вантаж є основним предметом угоди перевезення і є юридично значущим благом, що охороняється нормами права. Поза тим об'єктами визнаються послуги, дії, грошові зобов'язання та супровідна інформація, які забезпечують

виконання перевізного зобов'язання. У межах договірних відносин сторони можуть конкретизувати об'єкт перевезення за масою, вартістю, строками доставляння чи спеціальними умовами зберігання. Також правове регулювання охоплює інфраструктурні елементи (термінали, шляхи сполучення) та права, пов'язані з використанням ресурсів і забезпеченням безпеки. Об'єкти правовідносин набувають значення у випадках порушення умов перевезення, коли постає питання про відповідальність, компенсацію або застосування санкцій. Залежно від природи перевезення об'єкти можуть бути класифіковані за матеріальною або функційною ознакою. Загалом правова природа таких об'єктів є комплексною, адже поєднує речі, права, дії та юридичні наслідки угоди.

### **2.3 Зміст правових відносин вантажних перевезень в Україні**

Поняття «зміст» згідно із тлумачним словником української мови трактується як багатоаспектне. Його основне значення стосується того, що розкривається, зображується або описується в певному тексті чи висловлюванні. У ширшому розумінні «зміст» означає сутність або внутрішню характеристику явища чи предмета, що визначає його унікальні властивості та відмінності. Також змістом вважається розумна основа або призначення чогось, що формує сенс діяльності, явищ або понять. Нарешті, технічне значення слова охоплює перелік частин книги або документа із зазначенням сторінок [41]. У контексті нашої праці найбільш релевантним є друге значення слова «зміст» – сутність, внутрішня особливість чого-небудь. Це тлумачення дозволяє розкривати глибинні риси правових явищ, визначати їхню юридичну природу та відмежовувати від суміжних категорій. У правовому аналізі саме через зміст тлумачаться норми, поняття, акти та правовідносини. Визначення змісту правових інститутів забезпечує належну аргументацію та правову визначеність. Такий підхід сприяє точності

юридичних висновків, що є критичним для наукової та практичної правової діяльності.

Зміст правових відносин у теорії права охоплює систему суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, що виникають у межах конкретного правового зв'язку між його учасниками. Це юридична форма вираження фактичних суспільних відносин, які врегульовані нормами права. Суб'єктивні права забезпечують уповноваженій особі можливість діяти, вимагати, звертатися за захистом і користуватися певними благами. У свою чергу юридичні обов'язки вказують на потребу виконання певних дій або утримання від них, а також на відповідальність за невиконання вимог. Зміст правовідносин є юридичною конкретизацією загальних норм права у поведінці конкретних суб'єктів. Він формується на основі норм права та реалізується через узаємодію учасників у конкретних соціальних ситуаціях [39, с. 334-346].

Зміст правовідносин виявляється через правову взаємозалежність: реалізація суб'єктивного права однієї особи можлива лише через виконання обов'язку іншою. Це означає, що правовідносини завжди мають двосторонній характер незалежно від кількості учасників. В основі змісту завжди лежить баланс між дозволенним і зобов'язаним, що підтримується державним примусом. Суб'єктивні права та юридичні обов'язки є взаємопов'язаними елементами, які забезпечують функціонування правопорядку. Зміст правовідносин визначається як мірою можливої поведінки (для прав), так і мірою належної поведінки (для обов'язків), що підлягають юридичній охороні. Унаслідок цього правовідносини є механізмом реалізації права в конкретних соціальних обставинах [113, с. 231-238].

Змістом цивільних правовідносин є суб'єктивне цивільне право та суб'єктивний цивільний обов'язок, які формують юридичну структуру взаємозв'язку між учасниками правовідносин. Суб'єктивне право – це гарантована державою міра дозволеної поведінки, що включає право на власні дії, право вимагати від інших певної поведінки, а також право звертатися до органів державної влади за захистом. Такий комплекс прав формує основу

самостійності та автономності особи у приватноправовій сфері. Водночас суб'єктивний обов'язок є юридично закріпленою потребою вчинити певні дії або утриматися від них задля реалізації прав іншої сторони. Обов'язок виникає не лише з договірних відносин, а й безпосередньо з норм об'єктивного права. Зміст цивільних правовідносин визначається конкретним співвідношенням правоможностей і обов'язків учасників [118, с. 28-34].

Юридичне значення змісту цивільних правовідносин полягає в узгодженні поведінки суб'єктів для досягнення взаємної правової мети, що базується на свободі волевиявлення й відповідальності. Суб'єктивні права надають уповноваженій особі інструменти реалізації її інтересів у межах правового порядку. Обов'язки зобов'язаної сторони водночас спрямовані на забезпечення цих інтересів через дотримання встановленої форми правомірної поведінки. Саме поєднання суб'єктивного права й обов'язку забезпечує юридичну рівновагу та ефективність правового регулювання. У цивільному праві це поєднання є особливо важливим, оскільки ґрунтується на майновій автономії та рівності сторін. Відтак зміст цивільних правовідносин – це механізм юридичного опосередкування індивідуальних інтересів через право [10, с. 246-253].

Отже, поняття «зміст» у тлумачному, теоретико-правовому та цивілістичному значеннях трактується як багатозарова категорія, що відображає сутність, структуру та призначення певного явища чи правового інституту. У правовідносинах зміст становлять суб'єктивні права та юридичні обов'язки, які визначають поведінкову модель учасників на основі правових норм. Суб'єктивне право – це гарантована міра дозволеної поведінки, що включає право на дії, вимагання та захист, тоді як юридичний обов'язок передбачає потребу реалізації певних дій або утримання від них. У цивільному праві цей зміст конкретизується через автономність волі сторін, їх майнову самостійність і рівність. Правовідносини є механізмом, через який право матеріалізується в індивідуальних інтересах, забезпечуючи баланс між

дозволеним і зобов'язаним. Зміст правовідносин формується не лише нормою, а й її реалізацією у фактичній поведінці суб'єктів.

Зважаючи на складність і багатогранність феномену правових відносин, їх зміст і структура стали предметом пильної уваги багатьох науковців. У науковій доктрині сформувалося кілька підходів до розуміння змісту правовідносин, зокрема в контексті матеріального та процесуального права. Поглиблене дослідження дозволяє простежити еволюцію поглядів щодо співвідношення прав, обов'язків, повноважень і юридичної відповідальності як основних компонентів правового зв'язку. З урахуванням цього видається доцільним здійснити порівняльний аналіз наукових концепцій, запропонованих у теоретико-правовій літературі. Такий аналіз не лише сприяє глибшому розумінню сутності правовідносин, а й дозволяє виявити їхню динаміку, внутрішню структуру та функційне навантаження.

Як зазначає І. Погрібний, зміст правових відносин розглядається не лише як сукупність суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, а й включає владні повноваження та юридичну відповідальність. Такий підхід особливо актуальний для процесуальних правовідносин, де наявна чітка субординація між суб'єктами. Зокрема, повноваження судді чи органу дізнання не є лише правом, а й обов'язком, кореспондуючи правам або відповідальності іншої сторони. Це демонструє взаємозв'язок і взаємозумовленість компонентів змісту правовідносин. У таких умовах процесуальні повноваження є синтезом права та обов'язку, властивим лише компетентним владним суб'єктам. Зміст правовідносин таким чином має динамічний характер і змінюється залежно від стадії реалізації матеріального права [72].

В. Савенко розглядає правовідносини як специфічну форму юридичного відображення суспільних відносин, наділену державно-вольовим характером. Їх існування зумовлюється не лише потребами соціуму, а й наявністю системи норм права, що закріплюють ці зв'язки через суб'єктивні права та юридичні обов'язки. Вони не є самодостатніми, а виникають у межах правового простору, забезпеченого як правосвідомістю суб'єктів, так і дією закону.

Правовідносини, як зазначено, мають аксіологічну функцію – вони несуть у собі ціннісне наповнення, втілюють правову культуру, традиції та оцінки, що регулюють соціальну поведінку. Водночас їх зміст конкретизується через юридичні дії осіб, які взаємодіють у межах нормативно врегульованої поведінки. Правовідносини є результатом не лише правового регулювання, а й правової соціалізації, що охоплює знання, правові установки й поведінкові орієнтири [103].

Особливість змісту правовідносин полягає в його корелятивності, тобто кожному суб'єктивному праву відповідає юридичний обов'язок, а кожному повноваженню – відповідна відповідальність або обмеження. Процесуальні правовідносини уособлюють цю закономірність найяскравіше, оскільки в них задіяні як «лідуючі» суб'єкти з владними функціями, так і пересічні учасники, що мають захищати свої інтереси. У межах таких зв'язків реалізація прав чи обов'язків одного суб'єкта можлива лише за участі чи втручання іншого. У правовому процесі кожен компонент змісту відіграє функційну роль – права визначають межі можливого, обов'язки потрібного, повноваження допустимого в межах компетенції. Це забезпечує збалансованість правового впливу і формує ефективну модель юридичної взаємодії. Загалом зміст правовідносин відбиває складну систему соціально-правових взаємозв'язків, що забезпечують реалізацію норм права через конкретних суб'єктів [60, с. 48-53].

Зміст правовідносин у концепції В. Савенка включає двокомпонентну структуру право та закон як засоби організації правової дійсності. Учасники правовідносин є носіями суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, між якими встановлюється зв'язок, гарантований державою. Цей зв'язок формує правову реальність, яка регулюється не лише через зовнішній примус, а й внутрішнє сприйняття норм. Важливу роль відіграє правосвідомість, яка формує правову поведінку та наповнює правовідносини змістом, відповідним суспільним цінностям. Зміст правовідносин має не лише формально-юридичну, а й ідеологічну, аксіологічну й соціокультурну складову. Це

дозволяє розглядати правовідносини як динамічну систему, що забезпечує інтеграцію права в повсякденне життя особи та суспільства [103].

А. Волкова зазначає, що в межах правовідносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом зміст охоплює комплекс суб'єктивних цивільних прав і юридичних обов'язків сторін – вантажовідправника, перевізника та вантажоодержувача. Ці правовідносини виникають, змінюються та припиняються на підставі угоди перевезення, що одночасно є й підставою, й індивідуальним регулятором відносин. Юридичний зміст визначається через диспозитивні та імперативні норми Цивільного кодексу України, а також спеціального транспортного законодавства. Сторони визначають взаємні права й обов'язки щодо вантажу, строків, маршруту, безпеки та відповідальності. При цьому нормативне регулювання зумовлює потребу дотримання стандартів кріплення вантажів, правил дорожнього руху, технічної справності транспортних засобів. Зміст правовідносин вимагає гармонізації договірних положень із нормами національного та європейського права [19].

Т. Базгхадзе зазначає, що в контексті міжнародних вантажних перевезень зміст правових відносин охоплює складну мережу юридичних зв'язків між продавцем, покупцем, перевізником і третіми сторонами, включаючи банківські, страхові та регуляторні інституції. Центральним правовим елементом цих відносин є координація між угодою купівлі-продажу, угодою перевезення та коносаментом як транспортним документом. Коносамент водночас є доказом існування угоди перевезення й виконує функцію документа, що передає право на товар третій особі (одержувачу). Правові відносини між перевізником та вантажоодержувачем можуть виникати без прямого укладення угоди між ними, виключно на підставі коносамента. Це надає коносаменту договірного значення, особливо в ситуаціях, коли сама угода перевезення була укладена усно чи в електронній формі [129].



І. Острожинська зазначає, що правові відносини у сфері вантажних перевезень автомобільним транспортом охоплюють складну систему взаємопов'язаних прав і обов'язків між перевізником, вантажовідправником та вантажоодержувачем, які є сторонами угоди перевезення. Зміст цих правовідносин визначається, з одного боку, нормами цивільного законодавства, а з іншого – спеціальними нормативно-правовими актами, зокрема Законом України «Про автомобільний транспорт» та Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом. Учасники угоди наділені суб'єктивними правами (для прикладу, перевізник – на оплату, вантажоодержувач – на отримання вантажу) та несуть юридичні обов'язки (дотримання строків, належне оформлення документації, забезпечення збереження вантажу). Важливим елементом змісту правовідносин є істотні умови угоди: предмет, ціна, строк, порядок здання-приймання вантажу, спосіб розрахунків тощо. Особливе значення має технічна характеристика вантажу, яка впливає на вибір виду транспортного засобу, маршруту, темпів доставляння і вимог до екіпажу. Угода перевезення визначає не лише юридичну модель взаємодії сторін, а й забезпечує практичне регулювання логістичного процесу [65].

Л. Янковська та І. Петрик зазначають, що правові відносини у сфері вантажних перевезень в Україні мають багатовимірний характер, поєднуючи економічну, екологічну та безпекову складові. Основна увага приділяється потребі забезпечення безпечного перевезення вантажів, зокрема небезпечних, що вимагає ефективного правового регулювання та управління ризиками. Підкреслюється, що недоліки правового забезпечення, зокрема невідповідність нормам технічного прогресу та суперечності в законодавчих актах, суттєво ускладнюють дотримання правил безпеки. У транспортному секторі відсутні належні умови для обслуговування транспортних засобів, а значна кількість перевізників не мають належної кваліфікації. Це призводить до збільшення кількості аварій, зокрема за участі ліцензованого транспорту, що створює загрозу для життя та довкілля. Правове регулювання перевезень

потребує модернізації з урахуванням європейських стандартів, зокрема Директиви 2008/68/ЄС [125].

Другий рівень змісту, на думку А. Волкової, охоплює правовий режим предмета перевезення (вантажу), юридичні факти, що є підставами для виникнення правовідносин, а також заходи захисту порушених прав. Важливим елементом є способи стимулювання правомірної поведінки учасників (дозволи, заборони, зобов'язання) та форми реалізації – дотримання, виконання, використання. Перевезення вантажів здійснюється в межах правового поля, яке передбачає не лише свободу угоди, але й обмеження, зумовлені безпекою, екологією та інфраструктурними вимогами. Юридично значущою є і взаємодія публічних та приватних правових норм, що формують цілісний механізм регулювання. Угоди в цій сфері вважаються мононормативними актами, що конкретизують права сторін на виконання чи захист. У результаті зміст правовідносин вантажних перевезень структурується як багаторівнева правова конструкція з чіткою ієрархією нормативних та договірних елементів [19].

Юридичний зміст правовідносин у сфері перевезення вантажів морем детально визначається міжнародними конвенціями, зокрема Гаазько-Вісбійськими правилами, Гамбурзькими та Роттердамськими правилами. Ці акти закріплюють обов'язки сторін перевезення, відповідальність перевізника, умови передання товару, а також регулюють спірні моменти в разі пошкодження або втрати вантажу. Зміст таких правовідносин конкретизується крізь призму транспортних документів, які водночас фіксують волю сторін, умови відповідальності, обсяг прав та обов'язків. Сторони зобов'язані забезпечити точність відомостей, зазначених у коносаменті, оскільки саме він стає головним засобом доказування змісту зобов'язань. При цьому коносамент як документ, що засвідчує право власності, створює окремі правовідносини між третіми особами та перевізником незалежно від початкової угоди. Отже, правовідносини перевезення є багаторівневими: вони формуються як на основі приватного контракування, так і норм публічного міжнародного права [129].

У процесі виконання угоди виникає комплекс фактичних дій, що є юридично значущими: передання вантажу, укладення товарно-транспортної накладної, виконання технічних норм перевезення, контролювання строків та умов доставляння. Зміст правових відносин у цій сфері зумовлений як диспозитивними домовленостями сторін, так і імперативними нормами законодавства щодо безпеки, сертифікації та ліцензування перевезень, особливо у випадку перевезення небезпечних або швидкопсувних вантажів. Участь у правовідносинах можуть брати як фізичні, так і юридичні особи, зокрема державні та комунальні підприємства, що свідчить про відкритість цього правового механізму для публічних суб'єктів. Значна увага приділяється також процедурі документального оформлення перевезення, яка є гарантією правових наслідків для сторін (зокрема претензійної чи судової відповідальності). У разі порушення умов угоди сторони мають право на захист своїх інтересів, зокрема через експертизу, акти приймання та судові провадження [65].

Отже, виходячи із вищезазначеного, зміст правових відносин у сфері вантажних перевезень охоплює не лише сукупність суб'єктивних прав і юридичних обов'язків сторін, а й включає владні повноваження, правоможності та юридичну відповідальність. Особливу роль відіграє корелятивність прав і обов'язків, коли реалізація одного елемента можлива лише у взаємозв'язку з іншим. У межах договірних відносин значну увагу приділено імперативним нормам законодавства, вимогам безпеки, екології, технічним стандартам і транспортним документам. Зміст цих відносин формується на основі нормативно-правових актів, угод і правозастосовної практики з урахуванням як приватних, так і публічних інтересів. Особливість галузі перевезень виявляється у специфіці предмета угоди – вантажу, властивості якого впливають на маршрут, засоби перевезення, відповідальність і ризики. Учасники правовідносин реалізують свої права у формі дій, що мають юридичне значення та забезпечують матеріалізацію норм права.

Сфера вантажних перевезень відіграє важливу роль у забезпеченні безперервного функціонування національної економіки, торгівлі та логістики. Правові відносини, що виникають у процесі перевезення вантажів, мають комплексний характер, оскільки охоплюють елементи договірної, майнового, зобов'язального та деліктного права. З огляду на це, ключовим завданням є визначення нормативно-правових засад, які регулюють взаємовідносини між учасниками перевізного процесу, зокрема в контексті цивільного законодавства України. Цивільний кодекс України є базовим законодавчим актом, що закріплює загальні засади укладення, виконання та припинення угоди перевезення, межі відповідальності сторін, а також засоби правового захисту. Водночас важливим є також урахування спеціального законодавства, галузевих нормативно-правових актів та судової практики. Саме тому законодавчий аналіз правовідносин у сфері вантажних перевезень потребує системного підходу, який дозволить розкрити зміст, структуру та специфіку цих відносин у межах чинного правового поля.

Згідно з цим зміст правових відносин вантажних перевезень у контексті Цивільного кодексу України полягає в урегулюванні майнових зобов'язань, що виникають на підставі угоди перевезення між юридично рівноправними суб'єктами – перевізником і вантажовідправником (або вантажоодержувачем). Ці відносини ґрунтуються на загальних засадах цивільного законодавства, зокрема свободі угоди, добросовісності та розумності. Правова регламентація включає здійснення сторонами цивільних прав і обов'язків, а також можливість судового або позасудового захисту в разі їх порушення. Вантаж як річ є основним об'єктом таких правовідносин, при цьому можливі наслідки у вигляді відшкодування збитків або моральної шкоди в разі невиконання чи неналежного виконання зобов'язань. Особлива увага приділяється правосуб'єктності учасників, зокрема юридичній, та дієздатності фізичних осіб, які мають право бути сторонами угоди. Правові відносини вантажних перевезень охоплюють сукупність юридичних дій і наслідків, спрямованих на забезпечення правомірного переміщення матеріальних благ [120].

Згідно з Господарським кодексом України зміст правових відносин вантажних перевезень розглядається як різновид господарсько-виробничих відносин, що виникають між суб'єктами господарювання у процесі надання транспортних послуг. Такі відносини мають майновий характер, спрямовані на досягнення економічного результату й укладаються у формі господарських угод. Вантажні перевезення підлягають державному регулюванню через механізми ліцензування, квотування, технічного регулювання, цінової політики та стандартів безпеки. Учасниками цих правовідносин є суб'єкти господарювання – перевізники, замовники, споживачі транспортних послуг, а також органи публічної влади у межах їх господарської компетенції. Господарський кодекс передбачає обов'язкову відповідність діяльності у сфері перевезень принципам конкуренції, законності, захисту прав споживачів та належного контролю з боку держави. Правові відносини вантажних перевезень інтегруються в економічну систему як інструмент реалізації господарської діяльності з дотриманням вимог нормативного забезпечення та публічного інтересу [27].

Закон України «Про транспорт» установлює правові засади функціонування суб'єктів господарювання у сфері вантажних перевезень, визначаючи їхні права, обов'язки, відповідальність та механізми взаємодії з органами державної влади. Вантажні перевезення здійснюються на договірних засадах, а тарифи регулюються у межах законодавчих норм. Перевізник зобов'язаний забезпечити належне, безпечне й своєчасне перевезення вантажу, укласти угоди страхування та відповідати за збереження вантажу від моменту його прийняття до передання одержувачу. Контроль за дотриманням вимог безпеки при перевезеннях здійснюється уповноваженими державними структурами через відповідні перевірки. Практична реалізація правовідносин у цій сфері охоплює організацію, виконання та контроль перевезень з урахуванням логістичних, економічних та екологічних аспектів, зокрема при транспортуванні небезпечних вантажів. Також закон передбачає обов'язок суб'єктів транспортної діяльності

співпрацювати з державними органами для ліквідації надзвичайних ситуацій і забезпечення національної безпеки, зокрема через інформування про переміщення вантажів і осіб [83].

Правові відносини вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні регулюються Правилами, затвердженими наказом Міністерства транспорту України № 363 від 14 жовтня 1997, які визначають зміст, порядок та умови реалізації угоди перевезення. У центрі таких правовідносин перебувають суб'єкти – перевізник і замовник (вантажовідправник або вантажоодержувач), між якими укладається двостороння угода, що закріплює права, обов'язки та відповідальність сторін. Об'єктом правовідносин є вантаж, який класифікується за низкою ознак, зокрема фізичним станом, способом вантаження, видом продукції. Правовідносини охоплюють комплекс дій – укладення угоди, приймання, пакування, маркування, вантаження, транспортування, розвантаження і здавання вантажу, оформлених товарно-транспортною документацією. Усі ці дії супроводжуються юридично значущими актами і можуть мати наслідки в разі порушення встановлених правил, зокрема відповідальність за втрату чи пошкодження вантажу. Ці правовідносини мають зобов'язальний характер, базуються на угоді і спрямовані на забезпечення належного й безпечного транспортування матеріальних цінностей [78].

Звертаючись до судової практики ми проаналізували справу № 914/2458/21 Господарського суду Львівської області, який розглянув спір між ТОВ «Автолюкс глобал пост» і ТОВ «Кондитерська фабрика «Туррон», що виник із угоди перевезення вантажів. Правовими підставами стали норми Цивільного і Господарського кодексів України, а також спеціальні акти транспортного законодавства, які регламентують порядок укладення угод перевезення та відповідальність сторін. Зміст правових відносин у цій справі полягав у наданні перевізником послуг із перевезення вантажів на підставі замовлення (декларації), які замовник зобов'язаний оплатити в узгоджені строки. Перевезення здійснювалося відповідно до Правил перевезень

вантажів автомобільним транспортом, а підтвердженням факту надання послуг були акти та товарно-транспортні накладні. Суд установив факт неналежного виконання грошового зобов'язання замовником, що спричинило правові наслідки у вигляді стягнення боргу, штрафу та витрат на правничу допомогу. У рішенні чітко розкрито договірну природу правовідносин перевезення та механізми відповідальності за їх порушення [92].

Отже, зміст правових відносин транспортних перевезень в Україні – це багаторівнева система, що інтегрує доктринальні підходи, фактичну поведінку учасників та нормативно визначені елементи регулювання. Ця система включає сукупність суб'єктивних прав, юридичних обов'язків, владних повноважень і відповідальності, що перебувають у корелятивному зв'язку. Фактичний зміст правовідносин розкривається через логістичні, організаційні та техніко-безпекові дії, які мають юридичне значення. Юридичний зміст формується на основі норм Цивільного, Господарського кодексів, спеціального транспортного законодавства та підзаконних актів. Права приватних осіб охоплюють можливість укладати угоди перевезення, обирати перевізника та маршрут, отримувати компенсацію у випадку порушення зобов'язань. Обов'язки приватних осіб включають своєчасну оплату, надання достовірної інформації про вантаж, належне пакування і маркування. Адміністративні органи зобов'язані ліцензувати, контролювати технічний стан транспорту, реагувати на порушення та здійснювати моніторинг безпеки перевезень. Законодавство надає цим органам право проводити перевірки, призупиняти ліцензії та вносити зміни до нормативної бази. Важливе значення має забезпечення відповідності перевезень стандартам безпеки, екології та правопорядку.

## **2.4 Юридичні факти у правових відносинах вантажних перевезень в Україні**

Потреба ґрунтовного наукового аналізу юридичних фактів у правових відносинах вантажних перевезень в Україні зумовлена їхньою ключовою роллю у виникненні, зміні та припиненні прав і обов'язків учасників ринку. Зростання обсягів логістики, воєнні ризики та реконфігурація транспортних коридорів підвищують значення належного документування фактів для забезпечення безпеки й безперервності постачань. Від правильного встановлення й фіксації фактів залежить своєчасність рішень щодо відповідальності, страхового покриття та відшкодування збитків. Саме юридичні факти забезпечують перетворення нормативних приписів і умов угод на конкретні управлінські та господарські дії.

Потреба дослідження зумовлена доктринальною фрагментарністю й термінологічною розбіжністю між цивільним, господарським, адміністративним і спеціальним транспортним законодавствами. Судова практика демонструє різні підходи до кваліфікації одних і тих самих обставин як дій, подій, правомірних чи протиправних фактів, що породжує непередбачуваність результатів правових суперечок. Відсутність уніфікованої класифікації ускладнює побудову предмета доказування та розподіл тягара доказів між сторонами. Цифровізація (електронні накладні, телематичні дані, вагові комплекси) породжує нові типи доказів і вимагає вироблення методології їх допустимості та належності.

Важливість теми підкріплюється вимогами євроінтеграції та потребою гармонізації з міжнародними актами (зокрема CMR, ADR) щодо фіксації й оцінювання юридичних фактів. Чіткі стандарти їх встановлення безпосередньо впливають на розподіл ризиків, визначення відповідальності перевізника, вантажовідправника і вантажоодержувача. Науково обґрунтовані підходи до класифікації й доказування фактів сприятимуть підготовці якісних підзаконних актів і типових договірних умов. Практичний ефект такого



підходу полягає у скороченні кількості правових суперечок, пришвидшенні відшкодувань і зниженні транзакційних витрат бізнесу.

Згідно із тлумачним словником української мови поняття «факт» тлумачиться, як дійсне, об'єктивно існуюче явище чи подія, яка відбулася в реальності, становить матеріал для певних висновків і має значення як доказ чи свідчення дійсності. У широкому значенні цей термін охоплює також саму реальність або наявність певного явища, а також вживається як мовне підтвердження істинності, беззаперечності певного твердження [116]. У контексті написання нашої роботи найдоцільнішим є тлумачення факту як «те, що є матеріалом для певних висновків і відповідає об'єктивній дійсності». Саме таке розуміння відповідає юридичній доктрині, в якій факт є елементом доказування, складовою юридичного складу або підставою виникнення, зміни чи припинення правовідносин.

Для прикладу, громадянин – власник транспортного засобу – звернувся до Чернівецького окружного адміністративного суду з позовом до Відділу державного нагляду (контролю) у Чернівецькій області Державної служби з безпеки на транспорті. Юридичний факт полягав у реалізації суб'єктом свого права на судовий захист, гарантованого Конституцією України. Подання позову призвело до виникнення адміністративного процесу між позивачем і органом контролю. Унаслідок цього були порушені процесуальні правовідносини, у межах яких суд мав перевірити законність оскаржуваного акта [109].

В авторитетному американському енциклопедичному словнику імені Фарлекса юридичний факт (legal fact) випикується як обставина або подія, яка має юридичне значення, тобто є підставою для виникнення, зміни або припинення прав та обов'язків суб'єктів права. Юридичні факти поділяються на дії (діяння) та події, і вони становлять основу для реалізації норм матеріального або процесуального права. У практиці англійськомовних країн юридичний факт є елементом, який має бути доведений у суді для встановлення правомірності претензій або захисту [146].

Для прикладу, пломбування та завантаження вантажу є юридичним фактом, що підтверджує належне розміщення і фіксацію вантажу у транспортному засобі. У справі № 903/660/24 цей факт був виконаний ТОВ «Авангард Транс» спільно з ФОП Філюком Іваном Антоновичем та зафіксований у товарно-транспортній накладній (ТТН) із зазначенням номерів пломб як адміністративного акта перевізника. Зміст цього факту полягав у забезпеченні цілісності вантажу та виключенні можливості несанкціонованого доступу під час транспортування з Ташкентської області (Узбекистан) до м. Дніпра (Україна). Порушення цілісності пломб без належного оформлення могло бути підставою для складання комерційного акта. Наявність пломб була доказом дотримання умов збереження вантажу під час перевезення. Унаслідок цього факту виникли охоронні правовідносини, спрямовані на забезпечення безпеки та цілісності вантажу [89].

Під час теоретичного аналізу нами було узагальнено, що юридичні факти визначаються як життєві обставини, з якими норми права пов'язують виникнення, зміну або припинення правовідносин. Вони поділяються за різними критеріями, зокрема на події та дії, а також на правомірні і протиправні. Особливу увагу приділено поділу дій на юридичні акти (спрямовані на досягнення правового результату) і юридичні вчинки (які породжують наслідки незалежно від волі особи). Показано, що юридичні факти є основою правового регулювання, мають матеріальний характер і реалізуються через норми права. Юридична подія тлумачиться як об'єктивна обставина, що настає незалежно від волі людини [113, с. 240-241].

Для прикладу: прострочення доставляння є юридичним фактом, що засвідчує невиконання перевізником зобов'язання в установленій строк. У справі № 903/660/24 такий факт було зафіксовано ТОВ «Авангард Транс» через внесення відміток у міжнародну товарно-транспортну накладну (CMR) як адміністративний акт фіксації часу прибуття транспортного засобу. Зміст цього факту полягав у виявленні різниці між запланованим і фактичним часом доставляння, що вплинуло на виконання умов контракту. Прострочення могло

стати підставою для застосування штрафних санкцій або пред'явлення вимог про відшкодування збитків. Перевізник мав право доводити наявність обставин, що звільняють його від відповідальності [89].

Специфіка юридичних подій і поділяється на відносні та абсолютні залежно від зв'язку з діяльністю людини. Визначено, що факти можуть бути позитивними або негативними, тобто залежати від наявності чи відсутності певних обставин. Для прикладу, наявність захворювання або судимості розглядається як юридичний факт, що впливає на правовий статус особи. Розмежовано функційні групи фактів – ті, що породжують, змінюють або припиняють правовідносини. Звернено увагу на факти безперервної дії, які мають тривалий вплив, для прикладу – громадянство або правовий стан. Юридичні факти аналізуються не лише формально, а й крізь призму їхньої правової значущості та ролі в динаміці правовідносин [107, с. 240-241].

У цивільному праві юридичні факти – це індивідуальні підстави виникнення, зміни або припинення цивільних правовідносин, що становлять конкретні життєві обставини, з якими закон пов'язує настання правових наслідків. Вони поділяються на дві основні категорії за вольовим критерієм – дії та події. Дії водночас бувають правомірними і неправомірними, а правомірні – юридичними актами (вчинення правочину, укладення угоди) та юридичними вчинками (створення твору, відкриття скарбу), що відрізняються спрямованістю волі особи. Події ж – це обставини, які відбуваються незалежно від волі людини (для прикладу – смерть, стихійне лихо), але також можуть бути підставою правових наслідків. У ст. 11 ЦК України наведено загальний перелік найпоширеніших юридичних фактів, серед яких – правочини, завдання шкоди, результати творчої діяльності тощо. Важливо, що цивільне право визнає можливість виникнення правовідносин – і на підставі «інших юридичних фактів», не прямо передбачених законодавством, але узгоджених із загальними засадами права [119, с. 36-42].

Юридичні факти можуть бути як нормативними, так і індивідуальними підставами регулювання. Так, норми права (нормативні акти) утворюють

загальні передумови, проте лише з наявністю конкретної фактичної обставини (для прикладу – народження дитини) виникає відповідне правовідношення. Водночас юридичні акти суб'єктів публічного права породжують цивільні правовідносини лише у випадках, прямо передбачених законом, на відміну від дій суб'єктів приватного права, які є типовими підставами. Розрізнення правомірних і неправомірних дій має велике значення, оскільки лише перші здатні легально породжувати цивільні права та обов'язки, тоді як другі стають підставою виникнення охоронних правовідносин (для прикладу – щодо відшкодування шкоди). Для цивілістики характерна також більш детальна класифікація юридичних фактів у спеціальних нормах ЦК, де вони пов'язуються з конкретними суб'єктивними правами та обов'язками. Отже, юридичні факти в цивільному праві є ключовим елементом юридичного механізму впорядкування приватноправових відносин [51, с. 42-54].

Отже, поняття «факт» у загальній мовній традиції визначається як об'єктивно існуюче явище чи подія, що має доказове значення та є підґрунтям для формування висновків. У правовій площині, зокрема згідно з американським словником Фарлекса, юридичний факт трактується як подія чи обставина, яка має правове значення та зумовлює виникнення, зміну або припинення прав та обов'язків. У вітчизняній юридичній доктрині юридичні факти є життєвими обставинами, з якими правові норми пов'язують настання правових наслідків і які поділяються на події та дії, де останні розмежовуються на юридичні акти та вчинки. Особливу увагу приділяємо розмежуванню правомірних і неправомірних дій, що має практичне значення для правозастосування. На науковому рівні здійснюється поділ юридичних подій на абсолютні та відносні, а також позитивні й негативні, що впливають на правовий статус особи. Юридичні факти можуть бути нормативними чи індивідуальними підставами і є ключовим елементом у структурі правовідносин.

Узагальнення теоретичних засад юридичного факту не можливе без урахування багатоманіття наукових підходів, які склалися в українській та

зарубіжній правовій доктрині. Відсутність єдиного визначення цього поняття свідчить не про методологічну слабкість, а навпаки – про глибину та багатовимірність правової реальності, яку прагнуть відобразити правознавці. Сучасна юридична наука характеризується плюралізмом у підходах до тлумачення юридичних фактів: кожна авторська позиція акцентує увагу на окремих аспектах – матеріальній, нормативній, процедурній чи соціальній природі цього феномену. Відтак системне осмислення наукових поглядів дозволяє не лише виокремити спільні ознаки категорії, а й виявити підґрунтя для її подальшого уніфікованого визначення. Тому наступним етапом дослідження є аналіз провідних наукових концепцій юридичного факту, які репрезентують основні парадигми сучасного правового мислення. Такий аналіз створює передумови для вироблення загальнотеоретичної дефініції, що забезпечить її ефективне застосування в публічному та приватному праві.

А. Завальний зазначив, що розвиток правової науки, зокрема в аспекті юридичних фактів, відбувається під впливом соціальних трансформацій у суспільстві. Юридичні факти постають як ключовий елемент у механізмі правового регулювання, оскільки з ними безпосередньо пов'язуються виникнення, зміна або припинення правовідносин. Водночас спостерігається певне відставання теоретико-правових досліджень, що зумовлено зниженням інституційної підтримки наукових розробок в умовах економічної кризи. Судова практика підтверджує цю тезу, адже суди часто помиляються у кваліфікації підстав виникнення прав та обов'язків, що свідчить про теоретичну невизначеність поняття юридичного факту. Це створює потребу в чітко окресленій, універсальній дефініції, яка була би придатна для практичного застосування. Така дефініція має бути достатньо загальною, щоб охопити всі види юридично значущих обставин, але й достатньо конкретною для їх розмежування з іншими правовими явищами [38, с. 34-46].

Юридичні факти у сфері договірних міжнародних змішаних перевезень вантажів, як зазначають В. Яроцький, Є. Ясюк та О. Юхимюк, є ключовою підставою виникнення, зміни чи припинення відповідних правовідносин.

Насамперед істотним юридичним фактом є укладення угоди перевезення, яка фіксує взаємні зобов'язання сторін щодо транспортування вантажу. Факт передання вантажу перевізнику є початковим моментом виконання угоди й одночасно є підставою для виникнення обов'язку перевезення. Юридичне значення має також факт прийняття вантажу до перевезення у визначеній вантажній ємності, що впливає на класифікацію перевезення як мультимодального, інтермодального чи комбінованого. Особливістю є те, що кожен сегмент маршруту може підпадати під інший правовий режим, що породжує специфічні юридичні факти (для прикладу – передання вантажу від одного перевізника до іншого). Кінцевим юридичним фактом вважається оповіщення вантажоодержувача про прибуття вантажу, яке фіксує завершення перевізного зобов'язання [126].

Для прикладу, прийняття вантажу до перевезення є юридичним фактом, що фіксує момент переходу на перевізника ризику за збереження вантажу. Такий факт був оформлений ФОП Філюком Іваном Антоновичем через внесення записів у міжнародну товарно-транспортну накладну (CMR) як адміністративний акт. Зміст полягав у перевірці кількості місць (20 222,50 кг вантажу), маркування, цілісності пакування і пломб, а також у відсутності застережень при прийнятті. Фіксація цього моменту означала, що перевізник несе повну матеріальну відповідальність за вантаж до моменту його видання одержувачу. За міжнародними нормами (Конвенція CMR), це визначає початок зобов'язань перевізника щодо безпеки вантажу. Унаслідок цього факту виникли охоронні правовідносини щодо збереження вантажу [89].

Н. Разбейко розглядає юридичні факти як динамічний елемент механізму правового регулювання транспортної діяльності, що здатний зумовлювати виникнення, зміну чи припинення правовідносин у галузі господарського права. Акцентується на потребі врахування юридичних фактів як передумови для формування змісту відповідних правових норм і їх практичного застосування. Наводиться обґрунтована класифікація юридичних фактів, зокрема розрізняючи факти встановлення правовідносин, факти

порушення, а також факти, що зумовлюють наслідки господарсько-правової відповідальності. Значну увагу присвячено фактам, що підтверджують існування правових обов'язків або їх виконання, ідентифікуючи їх як окремий предмет доказування. У транспортній сфері особливу роль відіграють факти прийняття вантажу до перевезення, виявлення пошкоджень, складання актів про нестачу, що прямо впливають на розподіл відповідальності між сторонами. Підкреслюється важливість правової моделі обставин (правової абстракції) як передумови для встановлення юридичних фактів, що забезпечує точність у застосуванні правових норм [87]. Для прикладу, складання комерційного акта є юридичним фактом, що фіксує нестачу або пошкодження вантажу під час перевезення. У тій же справі цей акт був складений комісією за участі представників ТОВ «Авангард Транс», ФОП Філюка Івана Антоновича та уповноважених осіб залізниці, оформлений як комерційний акт відповідно до вимог Статуту залізниць України. Зміст його полягав у детальному описі відсутньої частини вантажу, стану тари та пломб, із зазначенням часу, місця та можливих причин втрати. До акта було додано фотоматеріали та пояснення водія. Цей документ мав процесуальне значення у претензійній та судовій роботі для підтвердження факту шкоди. Унаслідок цього факту виникли охоронні правовідносини з відшкодування збитків [89].

О. Копиленко юридичні факти розглядає як один із ключових елементів правового регулювання відносин у сфері перевезення вантажів автомобільним транспортом. Наголошується, що саме юридичні факти лежать в основі трансформації правових норм у конкретні правовідносини та забезпечують реалізацію суб'єктивних прав і обов'язків. Юридичний факт (для прикладу – укладення угоди перевезення) є підставою виникнення зобов'язань між перевізником і замовником. При цьому окрему увагу приділено класифікації юридичних фактів як дій чи подій, які визначають правовий статус учасників транспортного процесу. Підкреслюється, що важливе значення мають факти, які засвідчують дотримання або порушення норм транспортного права, зокрема акт прийняття вантажу, оформлення транспортних документів,

виявлення пошкоджень. Такі факти не лише фіксують юридично значущі обставини, але й є передумовою для реалізації права на захист [50].

Л. Янковська та І. Петрик зазначають, що до юридичних фактів матеріального характеру належать обставини, які породжують обов'язок дотримання нормативно встановлених вимог щодо габаритно-вагових обмежень, для прикладу – перевищення вагових норм при перевезенні вантажів, що тягне за собою юридичну відповідальність. Фактом також є укладення угоди перевезення, що створює зобов'язальні правовідносини між вантажовідправником, перевізником і вантажоодержувачем. Юридичним фактом є наявність або відсутність належних документів на небезпечні вантажі, під час перевезення цей факт визначає правомірність самої операції транспортування. Фактичне завдання шкоди через аварію або витік небезпечного вантажу породжує деліктні правовідносини. Виявлені в ході перевірок порушення вагових норм і накладення штрафів також становлять юридичні факти, які фіксують зміну правового статусу суб'єкта у сфері публічного адміністрування транспорту [161].

Для прикладу, у серпні 2022 року Відділ державного нагляду (контролю) в Чернівецькій області Державної служби з безпеки на транспорті (публічний суб'єкт) здійснив перевірку вантажного автомобіля марки «DAF CF 85». Юридичний факт полягав у фіксації результатів зважування транспортного засобу та визначенні перевищення нормативних вагових параметрів. Перевірка призвела до виникнення адміністративно-господарських правовідносин між органом контролю та особою, зазначеною як перевізник у документах. Унаслідок цього було складено акт про перевищення вагових параметрів. Цей акт став підставою для подальшого винесення постанови про накладення штрафу. За результатами перевірки було встановлено, що транспортний засіб мав фактичну масу 30,550 т при нормативно допустимій 40,00 т та осьове навантаження 8,95/21,50 тонн при допустимому 16/16. Юридичний факт полягав у перевищенні встановлених законодавством габаритно-вагових понад як на 30 % під час перевезення вантажу без



відповідного дозволу. Це призвело до виникнення підстав для застосування адміністративно-господарської відповідальності згідно з абзацом 17 частини першої статті 60 Закону України «Про автомобільний транспорт». Відповідні правовідносини виникли між органом контролю та суб'єктом, який визначений як перевізник у конкретному перевезенні. Після перевірки Відділ Укртрансбезпеки виніс постанову про накладення адміністративно-господарського штрафу у розмірі 51 000 грн на власника транспортного засобу. Юридичний факт полягав в ухваленні індивідуального адміністративного акта, який установлював обов'язок сплатити штраф за перевищення вагових параметрів. Це призвело до виникнення обов'язку особи, визначеної в постанові, сплатити відповідну суму до бюджету [89].

Крім базових, виникають також факти спеціального правового значення, як-от перевезення небезпечних, швидкопсувних або великогабаритних вантажів, що потребує дотримання окремих умов, передбачених законодавством. Для прикладу, класифікація вантажу за ADR як небезпечного утворює юридичний факт, що зумовлює застосування спеціального правового режиму. Юридичне значення має також невідповідність вантажу умовам угоди, що може бути підставою для припинення зобов'язань або пред'явлення претензій. Особливим юридичним фактом є документальне підтвердження (коносамент, CMR-накладна), яке має доказове значення у правовідносинах. Не менш важливим є передання ємності з вантажем – у складі транспортної одиниці вона формує нову правову природу предмета угоди. Загалом юридичні факти в цій сфері мають складний характер, що потребує гармонізованого регулювання на міжнародному та національному рівнях [126].

Юридичні факти є інформаційно-правовими маркерами, які дозволяють ідентифікувати юридично значущі життєві обставини в межах норм матеріального та процесуального права. На прикладах господарських правових суперечок Н. Разбейко демонструє, як правовий статус фактів впливає на формування доказової бази та судові рішення. Аналіз рішень

господарських судів України вказує на тенденцію переходу до комплексного правового оцінювання фактів з урахуванням реального контексту їх виникнення та правових наслідків. Доводиться, що лише за умов правильної юридичної кваліфікації обставин можна встановити об'єктивну істину та забезпечити справедливість у правовідносинах. Юридичні факти постають не лише як підстави виникнення прав, а як категорія, що визначає ефективність правозастосовної діяльності загалом [87].

А. Волкова акцентує на динамічній функції юридичних фактів як передумов зміни та припинення правовідносин у галузі транспортних перевезень. Зокрема, зміна строку перевезення, зміна маршруту або передання вантажу іншим суб'єктам – усе це є новими юридичними фактами, які зумовлюють трансформацію первинного угоди. Такі обставини вимагають належної правової фіксації через акти, заяви або угоди, що гарантує правову визначеність і справедливий розподіл відповідальності. Особливе місце займають юридичні факти, пов'язані з порушеннями, – утрата, пошкодження або прострочення доставляння вантажу, які мають бути задокументовані належним чином. Юридичні факти виконують функцію зв'язувальної ланки між правовою нормою та реальними відносинами, забезпечуючи результативність правового регулювання [19]. Для прикладу, 20 липня 2021 року фізична особа – власник вантажного спеціалізованого самоскида марки «DAF CF 85» – уклала з товариством з обмеженою відповідальністю угоду найму (оренди) транспортного засобу. Юридичний факт полягав у переданні транспортного засобу в користування іншому суб'єкту господарювання на законних підставах. Це призвело до зміни правовідносин щодо фактичного володіння й користування транспортним засобом, оскільки власник перестав бути суб'єктом, який здійснює перевезення вантажів. Унаслідок цього право користування транспортним засобом перейшло до орендаря, який міг використовувати його для господарської діяльності. Саме цей факт був використаний судом для висновку, що власник не виконував функцій автомобільного перевізника під час перевірки [109].

Також до юридичних фактів нормативного характеру слід віднести ухвалення та впровадження нормативно-правових актів. Такі факти трансформують національну правову систему й створюють нові обов'язки для учасників ринку перевезень. У цьому контексті підписання Угоди про асоціацію з ЄС є правовим фактом, що зобов'язує Україну гармонізувати законодавство у сфері транспорту. Юридично значимим фактом є також недосконалість норм (для прикладу – відсутність переліку спеціалізованих транспортних засобів), яка створює правову невизначеність для суб'єктів господарювання. Іншим важливим фактом є здійснення контролю перевізників мобільними ваговими комплексами, результати яких фіксуються у відповідних адміністративних актах [161].

Виходячи з вищезазначеного юридичні факти у сфері вантажних перевезень є ключовими елементами механізму правового регулювання, оскільки саме вони зумовлюють виникнення, зміну або припинення відповідних правовідносин. До них належать як матеріальні обставини (для прикладу – укладення угоди перевезення, передання вантажу, виявлення пошкоджень), так і нормативні дії (ухвалення законів, міжнародних угод, нормативних актів). Юридичні факти класифікуються як дії, події, порушення або обставини, що підтверджують виконання чи невиконання обов'язків. Їх значення виявляється як у формуванні доказової бази в судових суперечках, так і в правовій кваліфікації такого конфлікту. У сфері міжнародних змішаних перевезень особливу роль відіграють факти, що фіксують зміну правового режиму на різних етапах транспортування. До спеціальних юридичних фактів належать обставини, пов'язані з перевезенням небезпечних чи великогабаритних вантажів, що тягнуть за собою застосування окремих правових режимів. Установлення таких фактів забезпечує правову визначеність, розподіл відповідальності між учасниками перевезення та реалізацію суб'єктивних прав.

У процесі правового регулювання вантажних перевезень важливу роль відіграють юридичні факти – обставини, з настанням яких закон пов'язує

виникнення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків. Саме ці факти є вихідною точкою для формування договірних і деліктних правовідносин між учасниками транспортного процесу. У сфері вантажних перевезень юридичні факти охоплюють як дії (укладення угоди, передання вантажу, складання актів), так і події (випадки пошкодження, аварії, затримки доставляння), що мають правове значення. Визначення правової природи таких обставин, їх класифікація та нормативне закріплення є потрібними умовами для забезпечення правової визначеності, належного виконання зобов'язань і вирішення правових суперечок. Тому аналіз чинного законодавства України дає змогу глибше осмислити юридичну сутність фактів, які лежать в основі правовідносин у сфері транспортування вантажів.

Для прикладу, укладення угоди перевезення є юридичним фактом, з яким закон пов'язує виникнення зобов'язань сторін у сфері транспортування вантажу. Такий акт було ухвалено й підписано ТОВ «Авангард Транс» та ФОП Філюком Іваном Антоновичем, оформлено у вигляді письмової угоди перевезення вантажу №СО1602/1 та заявки №СО1602/3. Зміст цього факту полягав у визначенні маршруту Ташкент (Узбекистан) – Дніпро (Україна), строку доставляння, характеру вантажу (гребінний очіс), вартості перевезення та умов відповідальності за його збереження. Документ підтвердив досягнення згоди сторін щодо істотних умов та забезпечив їх фіксацію у формі, передбаченій законом. Унаслідок цього факту виникли зобов'язальні правовідносини перевезення між замовником і перевізником [109].

У межах Цивільного кодексу України юридичні факти у сфері вантажних перевезень визначаються насамперед як підстави виникнення, зміни чи припинення цивільних прав і обов'язків (ст. 11 ЦК України). Основним юридичним фактом є укладення угоди перевезення, що створює зобов'язальні відносини між перевізником і замовником. Іншими юридичними фактами є факт передання вантажу перевізнику, факт його доставляння одержувачу, а також оформлення транспортних документів, які фіксують настання відповідних правових наслідків. Особливого значення набувають

факти виявлення пошкоджень вантажу, прострочення доставляння або втрати товару, які є підставою для виникнення деліктних чи договірних претензій. Окремо зазначено, що цивільні права можуть виникати також з актів органів державної влади або настання певної події (для прикладу – аварії під час перевезення) [120]. Так, укладення угоди перевезення – це базовий юридичний факт, з яким закон пов'язує виникнення зобов'язань перевізника і замовника. Угода фіксує маршрут, строк, вид вантажу, ставку фрахту та розподіл ризиків. Вона може підтверджуватися транспортною накладною (CMR/TTH) або окремим письмовим документом. Від моменту укладення у сторін виникають зустрічні права й обов'язки. Порухення істотних умов вважається підставою для відповідальності. Наявність угоди спрощує доказування у правовій суперечці про втрату, пошкодження або прострочення.

Закон України «Про транспорт» містить низку норм, які опосередковано чи безпосередньо закріплюють юридичні факти як підстави виникнення, зміни або припинення правовідносин у сфері вантажних перевезень. Насамперед юридичним фактом визнається здійснення перевезення вантажів на підставі угоди або державного замовлення, що формує правовий зв'язок між перевізником і замовником послуг. Факт надання транспортних послуг відповідно до цього Закону має бути підтверджений транспортними документами, що засвідчують обсяг, умови й результат перевезення. Юридично значущими є й дії з укладення контрактів, отримання ліцензії на перевезення, а також експлуатація шляхів сполучення. Особливого значення набувають факти втручання або обмеження з боку державних органів, що допускається лише у випадках, прямо передбачених законом. Це дозволяє відмежувати правомірну адміністративну дію від порушення господарських прав [83].

Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» містить низку юридичних фактів, що є підставами для виникнення, зміни або припинення правовідносин між учасниками перевізного процесу. До таких фактів належать зокрема укладення угоди на перевезення, подання вантажу до

перевізника, передання його одержувачу, оформлення супровідних документів, а також настання обставин, що вимагають страхування відповідальності чи компенсації збитків. Окремими юридичними фактами є подання недостовірної інформації про вантаж або порушення вимог щодо пакування та маркування, що тягне за собою деліктну відповідальність. Важливим фактом також є отримання дозволу або сертифіката на перевезення небезпечних вантажів, який засвідчує правомірність діяльності перевізника. також юридичне значення має погодження маршруту з органами Національної поліції, що вимагає окремої дії. Усі ці факти не лише фіксують момент виникнення правовідносин, а й визначають умови їх реалізації [82].

Також Цивільний кодекс регламентує здійснення прав (ст. 12–13) та виконання обов’язків (ст. 14), що прямо пов’язано з юридичними фактами у сфері транспортування вантажів. Для прикладу, відмова від обов’язку доставляння вантажу без юридичних підстав або зловживання правом в односторонньому порядку (скажімо, зміна маршруту без погодження) становлять юридично значущі обставини з негативними наслідками. Аналогічно виконання угоди з порушенням термінів чи умов фіксується як юридичний факт, що зумовлює цивільно-правову відповідальність. Водночас звичай ділового обігу (ст. 7) можуть бути джерелом юридичних фактів щодо оформлення документів або встановлення моменту переходу ризику. Важливо, що положення ЦК припускають регулювання перевезень міжнародними угодами (ст. 10), які можуть містити інші умови щодо юридичних фактів, ніж внутрішнє законодавство. У такий спосіб Цивільний кодекс України створює багаторівневу систему юридичних фактів у сфері вантажних перевезень, забезпечуючи правову визначеність і адаптивність до практичних потреб [120].

Юридичні факти у сфері вантажних перевезень можуть виникати внаслідок настання обставин, які вимагають залучення транспорту до ліквідації наслідків аварій або стихійних лих, – це прямо передбачено в статті 5 і оформлюється рішеннями органів влади. Фактом, що має правове значення,

також є передання інформації про переміщення вантажів органам безпеки, що допускається лише в межах визначених законом процедур. Так, у межах ст. 8 значення набуває факт одержання ліцензії, без якого господарська діяльність у сфері транспорту є незаконною, це юридичний факт нормативного характеру. Також установлення тарифів і розрахунків за перевезення (ст. 7) формує підстави для фінансових зобов'язань, що також має характер юридичних фактів. Важливими є й дії щодо будівництва та утримання об'єктів інфраструктури, що можуть визначати зміну правового режиму об'єкта [83].

Другу групу юридичних фактів становлять дії або бездіяльність суб'єктів, що призводять до порушення вимог безпеки або умов перевезення. Для прикладу, несвоєчасне прийняття вантажу одержувачем або відмова перевізника від приймання вантажу без належних підстав є юридично значущими обставинами, які спричиняють відповідальність. Важливими є й так звані нормативні юридичні факти, що виникають на підставі приписів закону, – зокрема обов'язок здійснити страхування відповідальності або проходження медичних оглядів працівниками. Юридичним фактом є також оформлення аварійної картки та надання інформації компетентним органам у випадку надзвичайної ситуації. Усі ці елементи структурують правовідносини у сфері небезпечних перевезень, зумовлюючи виникнення обов'язків і прав у чітко визначений законом момент [82].

Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України, установлюють юридичні факти, які формують підстави виникнення, зміни та припинення правовідносин у сфері вантажних перевезень. Ключовими з них є укладення угоди перевезення, подання заявки, оформлення товарно-транспортної накладної та приймання вантажу перевізником. Юридичне значення мають також дії щодо страхування вантажу, передання його одержувачу й оформлення супровідної документації. Обставини, як-от порушення правил пакування або відмова в прийнятті вантажу, можуть бути підставами для зміни чи припинення зобов'язань сторін. Використання електронної форми заявки

припускається лише за згодою перевізника та за умови відповідності встановленим вимогам [78].

Звергаючись до судової практики, ми виявили справу, у якій для ухвалення рішення у справі аналізуються певні юридичні акти нашої проблематики. Так, у справі №910/2903/24 Господарський суд міста Києва задовольнив позов ТОВ «ДТЕК Курахівська ЦЗФ» до АТ «Укрзалізниця» про стягнення 39463,05 грн за нестачу вугілля, виявлену у вагонах під час залізничного перевезення. Юридичними фактами у справі є такі: укладення угоди перевезення вантажу, посвідченого накладними; передання вугілля до перевезення; нестача вантажу, підтверджена комерційними актами; оформлення комерційних актів уповноваженими особами; наявність пошкоджень у вагонах; відсутність доведення залізницею відсутності своєї вини; подання позову та розгляд справи в порядку спрощеного провадження; обґрунтованість розрахунків збитків, підтверджених документально. Суд визнав, що перевізник не виконав обов'язок зі збереження вантажу, що є підставою для матеріальної відповідальності згідно з Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України та Статутом залізниць України [93].

Отже, юридичні факти у сфері транспортних перевезень є визначальними для виникнення, зміни та припинення правових відносин між учасниками перевізного процесу. Вони поєднують правові норми з конкретними діями чи подіями, надаючи їм юридичного значення та забезпечуючи реалізацію прав і обов'язків. Належне документальне оформлення та перевірка таких фактів гарантують правову визначеність і знижують ризик правових суперечок. Важливими є як матеріальні, так і процесуальні факти, що визначають зміст прав і порядок їх доказування. Юридичні факти впливають на розроблення підзаконних нормативно-правових актів та формують підстави позитивного регулювання перевезень. У цивільно-правовому аспекті вони визначають момент переходу ризиків і



відповідальності, а в адміністративно-правовій площині – підстави для публічного контролю та застосування адміністративних санкцій.

## **Висновки до розділу 2**

1. Суб'єкт правових відносин у сфері вантажних перевезень є нормативно легалізованою (створеною) особою (об'єднанням осіб), чия правосуб'єктність виникає не на основі природного права, а на основі позитивістських норм права. Її зміст визначається поєднанням правоздатності, дієздатності та за потреби – деліктоздатності. Першоджерелом є Конституція та норми ЦКУ і ГКУ, які задають загальну рамку участі фізичних і юридичних осіб у цивільному обігу. Спеціальні адміністративно-правові акти конкретизують правовий режим таких осіб з огляду на специфіку транспортної галузі й характер вантажів.

2. Розрізняють публічних і приватних суб'єктів, закріплюючи їх різні ролі у правовідносинах. Приватні суб'єкти (перевізник, відправник, одержувач, експедитор, оператори інфраструктури) діють головно на підставі угод і в цьому сенсі несуть майнову відповідальність. Публічні суб'єкти (центральні органи виконавчої влади, адміністративні регулятори, органи контролю) реалізують владні повноваження через ліцензування, нагляд і адміністративні санкції. Такий дуалізм закладений у ГКУ та спеціальних законах і забезпечує баланс приватної автономії та публічного інтересу. Межі впливу держави детермінуються принципами пропорційності, законності та правової визначеності.

3. Угода як первинний юридичний факт надає суб'єктам конкретного статусу й матеріалізує їх права й обов'язки. Норми ЦКУ про перевезення та транспортне експедирування деталізують коло правоможностей і межі відповідальності сторін. Диспозитивність дозволяє адаптувати модель участі суб'єктів під специфіку вантажу, маршруту та технології. Водночас

імперативні приписи щодо безпеки, страхування, габаритно-вагового контролю і збереження вантажу обмежують свободу розсуду. Документарне оформлення (накладні, заявки, електронні документи) фіксує суб'єктний склад і доказує виконання чи порушення зобов'язань.

4. Нормативна конструкція правового статусу суб'єктів перевезень є динамічною й відкритою до появи нових ролей, породжених ринком і технологіями. Законодавство та доктрина дедалі частіше визнають окремими суб'єктами операторів інфраструктури, операторів рухомого складу, логістичні платформи й біржі. Євроінтеграційні вимоги стимулюють розмежування функцій, рівний доступ до інфраструктури та гармонізацію з *acquis* ЄС. Цифровізація переводить значну частину правового статусу в електронні реєстри, е-документи та алгоритмічні процедури контролю.

5. Спеціальні правові режими формують спеціальну правосуб'єктність окремих учасників, зокрема при перевезенні небезпечних, великогабаритних або стратегічних вантажів та в умовах воєнного стану. Для таких випадків закон установлює додаткові вимоги до підготовки персоналу, охорони, страхування, маркування й маршрутизації. Роль адміністративних органів, що здійснюють публічне адміністрування, посилюється через дозвільні процедури, інструктажі, супровід і застосування адміністративно-господарських санкцій. Приватні суб'єкти набувають розширених обов'язків щодо безпеки, захисту інформації та взаємодії з органами контролю. Судова практика закріплює відповідальність за порушення договірної дисципліни й правил безпеки, остаточно формуючи межі допустимої поведінки.

6. Об'єкти правових відносин вантажних перевезень мають багаторівневу природу, що охоплює матеріальні й нематеріальні блага. Центральним об'єктом є вантаж як юридично значуще майно. Поряд із ним правове значення мають послуги, результати дій і інформація, що забезпечують виконання перевізного зобов'язання. Об'єкт завжди співвіднесений із суб'єктом, його волевиявленням і юридичним фактом. Саме об'єкт визначає зміст суб'єктивних прав і обов'язків сторін.

7. Класифікація об'єктів у перевезеннях доцільна за матеріальністю, майновістю, обігоздатністю та функційною роллю у процесі транспортування. Окрім «класичних» речей, виділяються динамічні об'єкти у вигляді угод, заявок і послуг. Інфраструктурні елементи – термінали, логістичні центри, шляхи сполучення – формують окрему площину об'єктів. Комплексні й складені об'єкти об'єднують річ з організаційно-правовими діями.

8. Угода перевезення конкретизує об'єкт за родовими чи індивідуальними ознаками, масою, вартістю, строками та умовами зберігання. Юридично значущими є також грошові зобов'язання, тарифи, штрафи й компенсації. Документи перевезення фіксують правовий статус об'єкта та є доказовою базою. У разі порушень змінюється правовий режим об'єкта й активуються способи захисту. Саме тому договірна деталізація є умовою передбачуваності відповідальності.

9. Практика доводить, що об'єкт у вантажних перевезеннях – це не лише річ, а й сукупність юридично значущих дій та документів. Контроль, зважування, охорона, навантаження й перевантаження стають самостійними об'єктами регулювання. Від правильного оформлення документів залежить доказовість порушення та обсяг санкцій. Судові рішення підтверджують пріоритет офіційних актів і стандартів під час оцінювання об'єкта.

10. Сучасні тенденції висувають на перший план інфраструктурні та інформаційні об'єкти, включно з е-накладними й е-коносаменами. Вони потребують гармонізації з європейськими стандартами та єдиних правил доступу до ринку. Ризик-орієнтований підхід змінює розуміння об'єкта, додаючи страхові інструменти та вимоги безпеки. Це посилює баланс між приватноправовою свободою угоди й публічно-правовими інтересами. Чітке визначення об'єктів полегшує регуляторний нагляд і конкурентну політику.

11. У доктрині права зміст правових відносин визначається як система суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, що виникають у межах конкретного правового зв'язку між учасниками. Такий зміст розглядається як юридична форма вираження фактичних суспільних відносин, урегульованих

нормами права, і є основою для правового регулювання. Суб'єктивні права надають можливість учиняти певні дії, вимагати їх виконання від іншої сторони та звертатися за захистом. Юридичні обов'язки водночас визначають потребу виконання дій або утримання від них, а також відповідальність за невиконання. У науці права також підкреслюється корелятивність прав і обов'язків, коли реалізація одного елемента не можлива без іншого.

12. Фактичний зміст правових відносин вантажних перевезень полягає в узаємодії між перевізником, вантажовідправником і вантажоодержувачем з метою належного переміщення матеріальних цінностей. Ці відносини охоплюють комплекс дій – укладення угоди, приймання вантажу, його пакування, маркування, транспортування, розвантаження та здавання з оформленням товарно-транспортної документації. Кожен етап має юридичне значення та зумовлює правові наслідки в разі порушення встановлених правил. Фактичний зміст включає і технічні аспекти, для прикладу – вибір виду транспорту, дотримання стандартів безпеки, маршруту та строків доставляння. У практиці він конкретизується як диспозитивними домовленостями сторін, так й імперативними нормами законодавства.

13. Юридичний зміст правових відносин вантажних перевезень в Україні визначається поєднанням норм Цивільного, Господарського кодексів, законів України «Про адміністративну процедуру», «Про адміністративні послуги», «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», спеціального транспортного законодавства і підзаконних нормативно-правових актів. Він охоплює закріплені у праві права, обов'язки, повноваження та відповідальність сторін, що беруть участь у перевезенні. Закон України «Про транспорт» і Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом деталізують вимоги до безпечного і своєчасного транспортування. Юридичний зміст також визначає механізми ліцензування, страхування, контролю та врегулювання правових суперечок. У разі порушень

застосовуються засоби захисту – претензійна робота, стягнення збитків, штрафи, судові провадження.

14. Права приватних осіб у транспортних правовідносинах вантажних перевезень в Україні включають можливість укладати угоди перевезення на погоджених умовах, обирати перевізника та маршрут. Вони мають право вимагати належного збереження вантажу, дотримання строків доставляння й отримання документального підтвердження перевезення. Приватні особи можуть ініціювати зміну умов угоди за взаємною згодою та звертатися до суду чи інших органів захисту прав. Важливим правом є отримання компенсації в разі втрати, пошкодження чи прострочення доставляння вантажу. Власники вантажу мають право на інформацію про його місцеперебування та стан під час транспортування.

15. Обов'язки приватних осіб у транспортних правовідносинах вантажних перевезень України полягають у своєчасній оплаті вартості перевезення та належному оформленні товарно-транспортної документації. Вантажовідправник зобов'язаний надати достовірні відомості про вантаж, його властивості та умови транспортування. Він має забезпечити належне пакування та маркування відповідно до вимог безпеки. Вантажоодержувач зобов'язаний прийняти вантаж у встановлений строк та підтвердити його отримання. Учасники зобов'язані дотримуватися умов угоди та вимог законодавства, зокрема правил дорожнього руху й технічних стандартів.

16. Обов'язки адміністративних органів у правовідносинах вантажних перевезень України охоплюють контроль за дотриманням вимог безпеки та технічних норм. Вони здійснюють ліцензування перевізників, перевірку транспортних засобів і відповідності вантажу встановленим стандартам. Адміністративні органи зобов'язані реагувати на порушення через застосування санкцій та припинення небезпечних перевезень. Вони мають забезпечувати координацію дій між перевізниками, замовниками та іншими учасниками транспортного процесу в разі надзвичайних ситуацій. Також до

їхніх обов'язків входить моніторинг екологічних і безпекових аспектів перевезень, зокрема небезпечних вантажів.

17. Законодавство надає адміністративним органам певні повноваження для реалізації встановлених обов'язків у сфері вантажних перевезень. Вони уповноважені проводити планові та позапланові перевірки діяльності перевізників, призупиняти ліцензії в разі грубих порушень. Можуть ініціювати зміни нормативно-правової бази для підвищення стандартів безпеки та якості перевезень. Закон дозволяє їм залучати правоохоронні органи й експертні установи для фіксації та розслідування правопорушень. Також передбачено право вимагати від перевізників і замовників інформацію про вантаж, маршрут та умови його транспортування.

18. З'ясовано, що юридичні факти у сфері транспортних перевезень становлять життєві обставини, з якими норми права пов'язують виникнення, зміну або припинення правовідносин. Вони виконують подвійну функцію: є елементом доказування та складовою юридичного складу. Через них забезпечується перехід від абстрактної норми до конкретного правового результату в логістиці. Саме юридичні факти матеріалізують права й обов'язки сторін, закріплені законодавством і угодою. Вони поєднують приватноправову автономію з імперативами публічного адміністрування безпеки транспорту.

19. Доведено, що для правозастосування визначальними є способи фіксації юридично значущих обставин і процедура їх перевірки. Належним підтвердженням юридичного факту визнаються офіційні документи, заяви уповноважених осіб, технічні записи та інші передбачені законом докази. Правове значення факту залежить від його релевантності нормі, належності джерела та допустимості способу одержання. Тягар доказування покладається на сторону, яка посиляється на правові наслідки встановленої обставини. Процесуальний статус факту визначається нормами матеріального і процесуального права щодо форми, строків і порядку перевірки. Високі

стандарти верифікації мінімізують ризик правової невизначеності у правових суперечках про перевезення.

20. Актуалізовано юридичні факти, релевантні цивільно-правовим відносинам у перевезеннях як ядро приватноправової взаємодії. Центральним є факт укладення угоди, з яким пов'язується виникнення зустрічних прав та обов'язків сторін. Вирішальними є факти передання й прийняття вантажу, що впливають на момент переходу ризику та межі відповідальності. Значення мають факти належного або неналежного виконання, які зумовлюють неустойку, відшкодування збитків або інші способи захисту. Цивільне право визнає також інші юридичні факти, узгоджені із загальними засадами, що дозволяє гнучко реагувати на нетипові ситуації.

21. Розкрито системну класифікацію юридичних фактів. За вольовим критерієм розрізняються дії та події, де перші охоплюють вольову поведінку, а другі – незалежні від волі сторін обставини. Дії поділяються на правомірні юридичні акти, спрямовані на досягнення правового результату, та юридичні вчинки, наслідки яких не залежать від мети. За тривалістю виокремлюються миттєві факти та факти тривалої дії, що підтримують визначений правовий стан. За функціями відмежовуються факти виникнення, зміни та припинення правовідносин, які структурують динаміку зобов'язань. За змістом розмежовуються матеріальні та процесуальні факти, що відповідно формують права/обов'язки й забезпечують їх доказування.

22. Зроблено висновок, що юридичні факти детермінують ухвалення підзаконних нормативно-правових актів у транспортній сфері. Емпіричні масиви фактів аварійності, інцидентів і ризиків безпеки спричиняють регуляторні зміни. Узагальнені факти колізій і прогалин, виявлені контролем та судовою практикою, ініціюють оновлення процедур і вимог. Технологічні факти про нові види транспортних одиниць і логістичних процесів зумовлюють спеціальні режими допуску та експлуатації. Факти міжнародно-правових зобов'язань актуалізують гармонізацію національних приписів із європейськими стандартами.

23. Актуалізовано роль юридичних фактів позитивного регулювання транспортних правовідносин як превентивного каркаса правової визначеності. До таких фактів належать підтвердження компетенції та ліцензування суб'єктів, що легітимують діяльність на ринку перевезень. Суттєвими є факти укладення, належного оформлення та виконання угод і транспортних документів. Вагоме значення мають факти відповідності технічним, екологічним і безпековим вимогам. Додаткову стабільність забезпечують факти страхування, сертифікації та аудиту, які зменшують імовірність правових суперечок і втрат.

24. Підсумовано, що юридичні факти, які застосовують адміністративні органи до приватних осіб у сфері вантажних перевезень, є інструментом публічного нагляду. До них належать факти проведення перевірок, визначення показників безпеки та фіксація результатів у формі індивідуальних адміністративних актів. Ключовими є факти дотримання чи порушення габаритно-вагових норм, спеціальних режимів і умов допуску. Процедурні факти належного повідомлення, розгляду заперечень і можливості оскарження гарантують дотримання прав приватних осіб. Установлені органом факти підлягають судовій перевірці щодо законності, обґрунтованості та пропорційності наслідків.



## РОЗДІЛ 3

### ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ТА ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВИХ ВІДНОСИН ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

#### 3.1 Європейський досвід правових відносин вантажних перевезень

Порівняльне виявлення й узагальнення європейського досвіду правових відносин у вантажних перевезеннях дає опорну точку для модернізації транспортного права в умовах нестабільних схем постачання. ЄС виробив збалансовану модель, що поєднує ринковий доступ, безпеку, екологічні вимоги та цифрову взаємодію учасників. Саме ця модель демонструє, як узгоджувати національні правила з наднаціональними рамками без утрати конкурентності. Аналіз дозволяє побачити перевірені інструменти – уніфіковані стандарти, механізми контролю, «єдине вікно» та мультимодальні платформи.

Для інституцій виконавчої влади, зокрема транспортних регуляторів, результати досліджень є дорожньою картою гармонізації норм й усунення правових бар'єрів у транскордонних перевезеннях. Бізнес отримує зрозумілі орієнтири щодо договірних моделей, розмежування відповідальності та вимог до комплаєнсу. Логістичні оператори можуть планувати інвестиції, спираючись на прогнозовані правила цифрового документообігу та контролю. Наукова й освітня спільнота отримує узагальнені кейси для підготовки кадрів і розроблення методик оцінювання ефективності. Громадськість і органи місцевого самоврядування бачать засоби зменшення шкідливих викидів і підвищення безпеки руху.

Методологічно порівняльний підхід виявляє не лише «кращі практики», а й умови їх перенесення – інституційну спроможність, рівень цифровізації та готовність до координації між видами транспорту. Виділення спільних denominators (ринковий доступ, стандартизація технічних вимог, екологічні

цілі, безпекові процедури) спрощує розроблення послідовних політик. Окрема увага приділяється ризикам – фрагментації норм, дублюванню контролю та недостатній інтероперабельності даних. Синтез висновків, створений на такій основі, буде забезпечувати основу для етапного впровадження – від пілотів у коридорах до масштабування на національну мережу.

Британський учений П. Адитьяндра, старший науковий співпрацівник Британської бізнес-школи Ньюкаслського університету, проаналізував трансформацію політики Європейського Союзу у сфері вантажних перевезень від 2000 року, підкреслюючи перехід від національного до наднаціонального регулювання. Основний акцент зроблено на зміні політичної природи політики: замість директивного втручання і модального зсуву тепер домінують концепти «розумного», «зеленого» та «інтегрованого» транспорту. Увага також приділяється поведінковим програмам, що втратили актуальність, на користь інноваційних технологій, зокрема в контексті декарбонізації автоперевезень. Визначальним є прагнення політики відділити мобільність від її негативних ефектів. Аналіз охоплює як успішні, так і невдалі приклади реалізації політик ЄС. Методологічною основою є систематизований літературний огляд офіційних документів і вторинної аналітики [127].

А. Гоеля, німецький науковець, проаналізував юридичні вимоги до планування маршрутів вантажного автотранспорту в Європейському Союзі. Він акцентує увагу на соціальному законодавстві, зокрема положеннях Регламенту (ЄС) № 561/2006 та Директиви 2002/15/ЄС, які регулюють робочий час водіїв. Запропоновано метод оцінювання відповідності графіків перевезень цим нормам, що дозволяє автоматизувати контроль за їх дотриманням. Дослідження показує, що більшість попередніх підходів до маршрутизації ігнорують нічну працю, що може призводити до юридичної недійсності розкладів. Також демонструється, як дотримання нормативів нічного часу впливає на довжину маршруту, витрати і безпеку. Водночас

урахування нічних норм дозволяє зменшити ризики аварій на 3–10 % залежно від країни [142].

П. Варжан, Й. Гнап і П. Дюрана з Словацького університету Жиліни, а також М. Костжевський з Варшавської політехніки здійснили аналіз взаємозв'язку між розвитком автомобільної інфраструктури й ефективністю вантажних автоперевезень у країнах Європейського Союзу. Метою стало з'ясування, наскільки довжина автомагістралей впливає на транспортну продуктивність у різних державах. Учені використали кореляційний та регресійний аналіз, де обсяг перевезень (у мільйонах тонно-кілометрів) розглядався як залежна змінна, а довжина автошляхів – як незалежна. Установлено сильну позитивну кореляцію для низки країн Східної Європи (зокрема Болгарії, Словаччини, Польщі), тоді як у деяких західноєвропейських державах (Франція, Нідерланди, Швейцарія) спостерігалася навіть обернена залежність [158].

Б. Бесселінк, В. Туррі, С. ван де Хйоф та інші науковці зі Шведського Королівського технологічного інституту КТН і компанії Scania CV AB (Седертельє, Швеція), запропонували кіберфізичний підхід до координації вантажного автомобільного транспорту з використанням технологій об'єднання транспортних засобів у автоколони (platooning). Обґрунтовано, що автоколони важких вантажівок, які рухаються на малій відстані одна від одної, здатні зменшити аеродинамічний опір і тим самим заощадити до 10% пального. Представлена тришарова архітектура включає нижній рівень (автоматичне управління окремими транспортними засобами), середній (координацію маневрів та формування колон), верхній (загальносистемне управління флотом). Завдяки використанню комунікацій між транспортними засобами та хмарних обчислень забезпечується інтеграція всіх рівнів. Ефективність архітектури підтверджена на симуляційній моделі з 200 вантажівок у транспортній мережі Швеції [131].

П. Варжан, Й. Гнап, П. Дюрана (Університет Жиліни, Словаччина) та М. Костжевський (Варшавська політехніка, Польща) проаналізували

взаємозв'язок між розвитком інфраструктури автомобільних доріг і обсягом вантажоперевезень у країнах ЄС. Метою дослідження було виявлення залежності між довжиною автомагістралей та продуктивністю автомобільного вантажного транспорту на основі кореляційного та регресійного аналізу. Учені виявили, що сила цього взаємозв'язку суттєво варіюється залежно від країни. У країнах Центральної та Східної Європи (зокрема Польща, Румунія, Словаччина) зафіксовано сильну пряму залежність між розвитком інфраструктури і зростанням транспортної продуктивності. Натомість у країнах Західної Європи спостерігається помірна або навіть зворотна залежність, що пояснюється насиченістю інфраструктури та іншими чинниками, як-от модернізація без фізичного розширення доріг. У динаміці від 2010 до 2016 року кореляція між довжиною автомагістралей і вантажообігом зменшувалася, що свідчить про зростання ролі інших чинників [158].

Наголошується на важливості логістичного сектору, який між 2008 і 2012 роками становив близько 7% ВВП ЄС. Лібералізація ринку, інтеграція та зниження вартості перевезень стали рушіями змін у логістиці та виробництві. Водночас упровадження надвеликих суден і нових інфраструктурних рішень посилило глобальну конкуренцію, трансформуючи транспортні коридори, вузли й регуляторні режими. Роль політики визначається через вплив на сталість, інновації та управління. Важливою є також еволюція інституційної структури, зокрема розділення DG TREN на DG MOVE і DG ENER. Через директиви, рішення та рекомендації ЄС упроваджує спільні стандарти для країн-членів, стимулюючи екологізацію логістичних ліній [127].

Запропонований А. Гоєлем підхід базується на системі ресурсних міток та функцій розширення, що дозволяє перевіряти й генерувати допустимі розклади з урахуванням часових вікон, обмежень нічної роботи та тривалості змін. Результати експериментів свідчать, що маршрути, сплановані без урахування нічного регулювання, у 30–70 % випадків є юридично неприйнятними. Доводиться, що мінімізація витрат через зменшення кількості

робочих днів водія, а не лише дистанції, дозволяє знизити загальні витрати на 4 %. Дослідження має вагоме значення для політиків та логістичних компаній, оскільки підтверджує ефективність нормативного обмеження нічної праці. Зокрема у країнах із довшими визначеннями нічного часу (Бельгія, Іспанія) ризики аварій значно нижчі, що свідчить про користь більш суворого підходу [142].

У динаміці за 2010–2016 роки розкрито загальне зниження сили кореляції між довжиною інфраструктури та обсягом вантажоперевезень від високої прямої залежності до помірної. Це свідчить про поступову втрату лінійної залежності між розвитком автошляхів і зростанням транспортних потоків. Пояснюється це тим, що в західноєвропейських країнах замість розширення мережі доріг акцентується на підвищенні її пропускної здатності (для прикладу – через інтелектуальні транспортні системи або додаткові смуги руху). Натомість у країнах Східної Європи помітне значне зростання транспортної активності, зумовлене економічним розвитком і зростанням ВВП, попри повільне розширення інфраструктури [158].

Також акцент зроблено на реалізації кооперативного управління з передбаченням дорожніх умов та оптимізації маневру об'єднання у колони. Запропоновано алгоритми для вибору моменту злиття транспортних засобів у колону з урахуванням рельєфу дороги та поточних швидкостей. У рамках планування флоту створено механізми централізованої координації між різними власниками транспортних засобів. Навіть малі автопарки можуть отримати вигоди через централізований сервіс, який обробляє маршрути та графіки руху. Практична реалізація передбачає врахування правових, економічних та технічних чинників, зокрема справедливого розподілу вигод між учасниками [158].

Учені роблять висновок, що хоча загальна довжина доріг зростає, її вплив на обсяги перевезень із часом зменшується. Особливо це стосується країн, де інфраструктура вже розвинена, а зростання пропускної здатності забезпечується не кількістю, а якістю – скажімо, збільшенням кількості смуг

чи впровадженням інтелектуальних транспортних систем. Дослідження підкреслює важливість аналізу національних особливостей транспортної політики та економіки для оцінювання ефективності інфраструктурних інвестицій. Водночас відзначається прямий зв'язок між обсягами вантажоперевезень і ВВП країн, що підтверджує економічну детермінованість транспортного сектору. Рекомендується продовжити дослідження залежності на рівні доріг нижчих категорій, що особливо актуально для транзитних і регіональних перевезень [158].

Узагальнений аналіз наукових досліджень свідчить про трансформацію політики та практики у сфері вантажних автоперевезень у Європейському Союзі. Відбулося зрушення від національного до наднаціонального регулювання, що супроводжується переорієнтацією з директивного втручання на принципи «розумного», «зеленого» та «інтегрованого» транспорту. Юридичні вимоги, зокрема щодо робочого часу водіїв і нічної праці, стали ключовими чинниками у плануванні маршрутів, що зумовило потребу в алгоритмічних підходах до перевірки графіків. Розвиток цифрових технологій, як-от кіберфізичні системи та об'єднання транспортних засобів у колони, забезпечує зниження витрат пального та підвищення ефективності. Дослідження також указують на зменшення сили прямої залежності між довжиною автошляхів і транспортною продуктивністю, що свідчить про нові пріоритети інфраструктурної політики. Значну роль у вантажоперевезеннях відіграє економічний контекст, зокрема зростання ВВП та інтеграція логістичних ланцюгів. Особливу увагу приділено справедливому розподілу вигод між учасниками ринку й стимулюванню співпраці між перевізниками. Загалом підкреслюється потреба в комплексному підході до регулювання, що враховує технічні, економічні та правові аспекти транспортної діяльності.

Регламент (ЄС) 2020/1056 Європейського парламенту і Ради від 15 липня 2020 року «Про електронну інформацію щодо вантажних перевезень» установлює правову основу для використання електронної інформації у вантажних перевезеннях у межах Європейського Союзу. Він охоплює всі

основні види транспорту – автомобільний, залізничний, внутрішній водний і повітряний. Регламент дозволяє суб'єктам господарювання передавати нормативну транспортну інформацію в електронному форматі компетентним органам за допомогою сертифікованих платформ eFTI. Використання електронного формату є добровільним, але в разі його застосування оператори мають дотримуватися певних технічних і правових вимог. Компетентні органи зобов'язані приймати електронну інформацію на рівні з паперовими документами. Регламент передбачає ухвалення Єврокомісією детальних актів щодо технічних стандартів eFTI-платформ, доступу до даних та процедур сертифікації. Усі учасники – оператори, провайдери та державні органи – зобов'язані дотримуватись принципів конфіденційності, захисту персональних даних і безпеки інформації [153].

Регламент Комісії (ЄС) № 1305/2014 від 11 грудня 2014 року «Про технічну специфікацію інтероперабельності щодо телематичних застосунків для підсистеми вантажних перевезень залізничною системою в Європейському Союзі» встановлює оновлені вимоги до функційної підсистеми TAF (Telematics Applications for Freight). Регламент охоплює обмін інформацією між усіма суб'єктами залізничних вантажних перевезень – залізничними операторами, власниками вагонів, менеджерами інфраструктури, а також користувачами послуг, забезпечуючи ефективну взаємодію на основі уніфікованих стандартів. Він визначає структуру обміну даними про вантажні накладні, маршрути, підготовку поїздів, прогнозування прибуття, повідомлення про затримки, управління вагонами, електронні документи супроводу тощо. Особливу увагу приділено інтеграції з іншими видами транспорту та впровадженню централізованих систем контролю. Регламент упроваджується поетапно з використанням майстерплану, змінного управління технічними документами та залученням національних контактних пунктів [135].

Директива (ЄС) 2016/798 Європейського парламенту та Ради від 11 травня 2016 року «Про безпеку залізничного транспорту (переглянута

редакція)» встановлює єдиний правовий режим залізничної безпеки в межах Європейського Союзу з метою створення Єдиного європейського залізничного простору. Документ визначає обов'язки основних учасників системи залізничних підприємств, операторів інфраструктури, органів з технічного обслуговування, сертифікаційних органів та національних органів безпеки. У директиві передбачено обов'язкову наявність єдиного сертифіката безпеки для операторів, а також авторизацій для інфраструктурних керівників. Установлено вимоги до системи управління безпекою (SMS), уніфіковані методи оцінювання ризиків (CSM), спільні цілі безпеки (CST) і показники безпеки (CSI). Директива регулює обов'язки з розслідування інцидентів і аварій, незалежність органів розслідування та забезпечення прозорості висновків. З особливою увагою описано координацію між Європейським агентством залізничного транспорту та національними органами щодо видання дозволів і нагляду. Документ містить положення щодо відповідальності всіх учасників за ризик, підкреслює важливість культури безпеки та захисту персоналу, а також містить положення про сертифікацію підрозділів технічного обслуговування вантажних вагонів [139].

Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського парламенту та Ради від 22 вересня 2010 року щодо європейської залізничної мережі для конкурентоспроможних вантажних перевезень установлює правила створення, організації та управління міжнародними залізничними вантажними коридорами в межах ЄС. Документ спрямовано на розвиток інтегрованої залізничної мережі, що забезпечує ефективність, швидкість і надійність вантажних перевезень. Регламент вимагає створення спеціальних коридорів з узгодженим інвестуванням, управлінням пропускнуою спроможністю та технічним обладнанням, включаючи впровадження ERTMS. Передбачено обов'язкову координацію між державами-членами, управителями інфраструктури й операторами терміналів для забезпечення безперервності руху вантажів. Документ регламентує створення органів управління коридорами та запровадження «єдиного вікна» для доступу до маршрутів.



Задекларовано підтримку розвитку конкуренції між вантажними операторами через недискримінаційний доступ до інфраструктури. Регламент установлює систему моніторингу ефективності та звітування для оцінювання функціонування вантажних коридорів. Він також закріплює принцип пропорційності, передбачаючи, що мета формування спільної мережі найкраще досягається на рівні ЄС [154].

Виконавчий регламент Комісії (ЄС) 2016/545 від 7 квітня 2016 року щодо процедур і критеріїв, що стосуються рамкових угод про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури, установлює деталізовані процедури та критерії для укладення рамкових угод між заявниками та управителями інфраструктури з метою забезпечення оптимального й ефективного використання доступної пропускної спроможності. Регламент вимагає від управителів інфраструктури оприлюднювати заяви про рамкову пропускну спроможність, які містять дані про вже розподілену та залишкову індикативну спроможність, що сприяє прозорості для потенційних користувачів. Угоди мають визначати часові інтервали, а не конкретні маршрути, що забезпечує гнучкість до затвердження річного розкладу. Документ запроваджує принцип «використовуй або втрачай» щодо невикористаної пропускної спроможності та дозволяє застосування недискримінаційних штрафів для стимулювання реалістичних заявок. Оновлення заяви про рамкову спроможність мають здійснюватися впродовж трьох місяців після будь-яких істотних змін. Для забезпечення злагодженої роботи багатонаціональних маршрутів передбачено координацію між національними мережами [134].

Регламент (ЄС) № 1072/2009 Європейського парламенту і Ради від 21 жовтня 2009 року «Про спільні правила доступу до міжнародного ринку автомобільних вантажних перевезень» (у новій редакції) встановлює єдині умови для здійснення міжнародних автомобільних перевезень вантажів у межах ЄС. Документ консолідує та замінює попередні правові акти з метою спрощення регуляторного середовища. Регламент запроваджує обов'язкову

наявність ліцензії Спільноти (Community licence) для операторів, що здійснюють міжнародні перевезення, та визначає процедури її видання, використання й перевірки. Також уводиться поняття свідоцтва водія для контролю легального працевлаштування водіїв із третіх країн. Особлива увага приділяється питанням каботажу, тобто тимчасового надання внутрішніх транспортних послуг у державі-члені ЄС, де перевізник не зареєстрований. Регламент установлює виключення для певних типів перевезень, для прикладу – поштових або гуманітарних вантажів, а також для транспортування вантажів масою до 3,5 тонн. Контроль за дотриманням правил покладено на держави-члени з використанням єдиних стандартів електронного реєстру [151].

Регламент (ЄС) № 1072/2009 Європейського парламенту і Ради від 21 жовтня 2009 року «Про спільні правила доступу до міжнародного ринку автомобільних вантажних перевезень (кодифікована редакція)» встановлює правову основу для вільного та недискримінаційного здійснення міжнародних перевезень вантажів у межах ЄС. Документ передбачає видання ліцензії Спільноти (Community licence) перевізникам, які мають право здійснювати міжнародні перевезення, та зобов'язує мати її засвідчену копію в кожному транспортному засобі. Регламент регулює умови каботажу тимчасового надання послуг у країні, де перевізник не зареєстрований, та визначає чіткі часові рамки для таких операцій. Визначено категорії перевезень, звільнені від обов'язкової ліцензії, зокрема перевезення пошти, зіпсованих транспортних засобів, гуманітарних вантажів і вантажів у власних потребах. Документ також установлює вимоги до форми, безпекових елементів та реєстрації ліцензій. Значна увага приділяється забезпеченню прозорості, взаємного інформування між державами-членами та заходам у випадку порушень. Регламент доповнюється положеннями щодо контролю, санкцій і апеляційних процедур для забезпечення ефективного виконання [151].

Отже, загальноєвропейське законодавство у сфері вантажних перевезень формує уніфіковану нормативну базу для різних видів транспорту – автомобільного, залізничного, водного та повітряного – з акцентом на

цифровізацію, безпеку та інтеграцію ринку. Основна увага приділяється створенню єдиного транспортного простору ЄС, забезпеченню рівного доступу до ринку, спрощенню процедур та недискримінаційності. Значущим напрямком стало впровадження електронної транспортної інформації, яку державні органи мають визнавати нарівні з паперовими документами. Значну роль відіграють технічні вимоги до телематичних систем й обміну даними між усіма учасниками транспортного процесу. Для залізничного транспорту встановлено спільні стандарти безпеки, єдині сертифікати та процедури розслідування інцидентів. Забезпечено механізми координації між державами-членами та контроль за ефективністю міжнародних вантажних коридорів. Документи також регламентують умови здійснення каботажу, використання ліцензій та контролю водіїв із третіх країн.

Звертаючись до належного досвіду окремих держав-учасниць ЄС, треба відзначити думку французьких учених Н. Туратьє-Мюллер, Ж. Жоссо, які відзначили потребу розроблення надійних індикаторів сталого розвитку для вантажних автоперевезень у Франції в межах програми FRET21. Основна увага приділяється тому, як вантажовідправники можуть урахувати екологічні критерії при виборі перевізників, незважаючи на те, що такі критерії поки що не є обов'язковими. Учені відзначають складність кількісного вимірювання показників сталого транспорту, як-от дотримання стандартів Euro 5/6 чи скорочення CO<sub>2</sub>. На запит французького агентства ADEME вони запропонували перелік індикаторів, що мають бути універсальними, оперативними та прийнятними для підприємств різного масштабу. Методологічно дослідження базується на ECOGRAI – системі розроблення показників ефективності. Участь у дослідженні взяли десять пілотних компаній, зокрема Carrefour, Renault і Coca-Cola. Вчені узагальнили наявні підходи до вимірювання сталості, виявивши брак точності та інтегрованих механізмів моніторингу [157].

І. Кубасакова, Я. Кубаньова та П. Колларова проаналізували кейс міжнародного вантажного перевезення у Франції, виконаного

експедиторською компанією. Аналізуються витрати на транспортування з урахуванням сезонності вантажів, кількості та кваліфікації водіїв, а також логістичних труднощів у конкретних регіонах країни. У межах дослідження проаналізовано 89 перевезень за маршрутом Данкерк – Резе, здійснених 2019 року переважно польськими та литовськими перевізниками. Особливу увагу приділено транспортуванню охолоджених і швидкопсувних товарів між логістичними центрами, що вимагає контролю температурного режиму та прозорості документального супроводу. Показано залежність витрат експедитора від особливостей маршруту й ефективності перевізників. Окремо відзначено потребу зниження витрат через кооперацію між логістичними компаніями та поліпшення якості інфраструктури, зокрема залізничної [145].

Л. Дабланк, Д. Дізієн і Г. Левіф розглянули досвід консультацій з питань міської вантажної логістики в регіоні Іль-де-Франс, зокрема в місті Парижі. Аналізуються три рівні участі: місцевий (районні ради), муніципальний (Хартія доставляння Парижа) та регіональний (консультації Ради регіону Іль-де-Франс). На основі аналізу протоколів засідань, інтерв'ю з посадовцями та учасниками логістичного сектору вони виявили, що на місцевому рівні проблематика вантажоперевезень майже не обговорюється – у середньому 0,7 згадок на зустріч. Натомість муніципальний і регіональний рівні демонструють вищу ефективність у формуванні політик щодо вантажного транспорту. Аналіз показує складнощі ведення перемовин із представниками логістики в умовах великого міста та потребу спеціальних, окремих консультацій із цієї тематики. Успішні результати можливі лише за умови, що консультації призводять до реальних змін у політиці. Також наголошується, що ефективна міська логістика вимагає врахування регіонального контексту, оскільки міські перевезення тісно пов'язані з національними лініями постачання. Досвід Парижа свідчить про потенціал консультацій як інструменту для формування сталих і ефективних логістичних систем [136].

У французькому законодавстві, зокрема в Транспортному кодексі, визначаються спеціальні вимоги до організації та регулювання праці у сфері

вантажних перевезень. Основні положення (для прикладу – у статтях R3311-1, R3312-1, R3312-2) регламентують час роботи, відпочинку, змінність і компенсації для персоналу, зайнятого в транспорті, включно з водіями вантажних автомобілів. Закон передбачає, що перерви на харчування й технічні зупинки можуть визнаватися як робочий час за колективними угодами. Амплітуда робочого дня визначається інтервалом між двома періодами відпочинку, а також суворо регламентується розклад праці у випадку чергувань або ротацій. Особлива увага надається вимогам щодо тривалості роботи, яка не може бути надмірною без погодження з соціальним комітетом підприємства. У разі коли такий комітет відсутній, погодження здійснює інспекція праці. Правове регулювання вантажних перевезень у Франції не обмежується тільки технічними нормами, а включає також соціальні стандарти праці [133].

Транспортування небезпечних вантажів (TMD) здійснюється відповідно до міжнародних угод (ADR, RID, ADN, IMDG, IATA) та імплементується на національному рівні через Arrêté du 29 mai 2009 (dit «arrêté TMD») – наказ від 29 травня 2009 року про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом, який забезпечує уніфіковане регулювання перевезень сушею. Законодавство охоплює всі види транспорту – автомобільний, залізничний, річковий, морський та повітряний – і регламентує класифікацію небезпечних речовин, вимоги до пакування, маркування, технічного стану транспортних засобів і кваліфікації персоналу. Зокрема, для перевезень по автошляхах діє угода ADR, яка доповнюється національними нормами, включаючи обмеження швидкості, вимоги до сигналізації та проходження через тунелі. За дотриманням правил стежать органи MTMD, DGAC та ASN залежно від виду транспорту і класу речовини. Значна увага приділяється безпеці: всі оператори мусять мати радника з безпеки, а в разі аварій подавати обов'язкові звіти через спеціальний онлайн-портал. Франція також застосовує міжнародні стандарти з екології та безпеки (MARPOL, SOLAS) до морських перевезень, включаючи відповідні кодекси IMDG, IMSBC, IBC, IGC [149].

Отже, виходячи з вищезазначеного, Франція реалізує комплексний підхід до регулювання вантажних перевезень, поєднуючи екологічні, економічні й соціальні пріоритети. Значна увага приділяється розвитку показників сталого транспорту, що дозволяє інтегрувати екологічні критерії у процес вибору перевізників. Практичні дослідження демонструють, як сезонність, кваліфікація персоналу та специфіка маршрутів впливають на вартість і ефективність логістичних операцій. У міських агломераціях розвиваються консультаційні практики між владою та учасниками логістичного ринку для підвищення прозорості та результативності рішень. Трудове законодавство регламентує режими праці та відпочинку водіїв, обмежуючи тривалість змін і встановлюючи процедури погодження графіків. Перевезення небезпечних вантажів охоплює всі види транспорту і вимагає дотримання норм щодо маркування, пакування, технічного стану та кваліфікації персоналу. Контроль здійснюється відповідними державними органами залежно від виду транспорту і характеру вантажу.

Італійський учений Дж. Моніос проаналізував розвиток інтермодального транспорту як інструменту регіонального розвитку на прикладі вантажних хабів в Італії, де узаємодія інституційних і промислових структур демонструє, як невідповідність між національними стратегіями та регіональним плануванням ускладнює ефективне впровадження модального зсуву. Через кількісні та якісні узагальнення 25 вантажних селищ і п'яти кейсів, зокрема на півдні Італії, виявлено обмеженість координації між портами й інтермодальними терміналами. Результати свідчать, що навіть за умов державного фінансування й нормативної підтримки інтермодальні перевезення залишаються маргінальними через фрагментованість логістичного сектору. Аналіз підкреслює, що інфраструктурні інвестиції без операційної інтеграції не гарантують ефективності. Акцентується на проблемі домінування автомобільного транспорту, що підриває цілі ЄС зі зниження викидів і сталого розвитку. Висновки демонструють потребу комплексного

підходу, який поєднує регіональне планування, інституційну зрілість і стратегічну логістику [150].

В. Марцано та інші науковці розкрили наукову проблематику впровадження вантажного платунінгу в багатомодальну систему вантажних перевезень в Італії. У межах сорока сценаріїв проаналізовано конкуренцію між платунінгом і традиційними видами транспорту – автомобільним, залізничним та морським. Установлено, що платунінг є конкурентоспроможним для середніх і великих відстаней, зокрема порівняно із залізницею. Водночас найбільша конкуренція спостерігається між традиційними автоперевезеннями й колонним рухом вантажівок. Участь безпілотних послідовників у платунах підвищує ефективність моделі, знижуючи витрати. Пропонують розглядати платунінг як окремий вид вантажного транспорту. Модель дозволяє оцінити перерозподіл вантажопотоків за видами транспорту залежно від витрат. Дослідження спрямоване на підтримку планування сталих транспортних політик в умовах технологічної трансформації [148].

Законодавчий декрет Італії від 22 грудня 2000 року № 395 (італ. Decreto Legislativo 22 dicembre 2000, n. 395) спрямований на імплементацію Директиви Ради ЄС 98/76/СЕ, яка вносить зміни до Директиви 96/26/СЕ щодо доступу до професії перевізника вантажів і пасажирів автомобільним транспортом. Закон визначає умови доступу до цієї професії, установлюючи критерії професійної придатності, фінансової стабільності й належної репутації. Він поширюється як на національні, так і на міжнародні перевезення, зокрема через механізми взаємного визнання сертифікатів і кваліфікацій у межах ЄС. У ст. 1 Декрету надано легальні визначення понять «перевізник вантажів» і «перевізник осіб», а також уточнено, хто вважається підприємством у сфері автомобільних перевезень. Значну увагу приділено визначенню «нормального місця проживання», що є ключовим для оцінювання професійної належності та відповідальності. Закон також передбачає узгодження національного законодавства з європейськими нормами в галузі автотранспорту. Він сприяє

гармонізації регулювання перевезень вантажів і пасажирів з метою полегшення свободи встановлення і надання послуг [138].

Законодавчий декрет Італії від 21 листопада 2005 року № 286 (італ. Decreto Legislativo 21 novembre 2005, n. 286) є ключовим нормативним актом, що регламентує лібералізацію та реорганізацію діяльності з автомобільного перевезення вантажів за винагороду. У документі визначено правові засади переходу від тарифного регулювання до вільного ринку з акцентом на письмову форму угод, визначення відповідальності учасників логістичної схеми та сертифікацію якості спеціалізованих перевезень (небезпечні вантажі, медикаменти, продукти). Закон також імплементує Директиву 2003/59/ЄС щодо початкової кваліфікації та періодичної підготовки водіїв. Важливими новаціями є відмова від обов'язкових тарифів, розширення автономії в ціноутворенні, установлення суворої відповідальності за порушення безпеки руху. Документ містить механізми контролю законності перевезень і надає простір для укладання галузевих угод між перевізниками і замовниками. також передбачає впровадження стандартів сертифікації для підвищення якості транспортних послуг [137].

Закон Італії від 6 червня 1974 року № 298 (італ. Legge 6 giugno 1974, n. 298) є спеціальним нормативно-правовим актом високої дії, що встановлює правові засади та виписує інструментарій автомобільних вантажних перевезень. Закон запроваджує Національний реєстр (albo) автоперевізників вантажів за винагороду, що формується на основі регіональних списків і є обов'язковою умовою для здійснення такої діяльності. У межах цього реєстру передбачено окрему секцію для кооперативів і консорціумів, які здійснюють перевезення. Документ також визначає розмежування між перевезеннями «per conto proprio» (у власних інтересах) і «per conto di terzi» (за винагороду). Окремий розділ присвячено тарифній системі «a forcella» мінімально-максимальним тарифам, які діяли як засіб регуляції ринку. Закон забезпечує правову прозорість ринку перевезень, зобов'язуючи суб'єктів дотримуватись чітких умов доступу. Також він визначає основні вимоги до професійної



доброчесності, фінансової стабільності й технічної спроможності перевізників [147].

Отже, у наукових роботах та нормативно-правовому полі Італії висвітлено актуальні проблеми та підходи до регулювання вантажних перевезень у контексті інтермодальності, технологічних змін і ринкової лібералізації. Зокрема, проаналізовано вплив інституційної та просторової фрагментації на ефективність інтермодальних хабів, вказано на обмежену координацію між портами й логістичними платформами. Технологійні інновації, як-от платунінг, розглядаються як засіб оптимізації вантажопотоків і конкуренції з традиційними видами транспорту. При цьому підкреслено, що інфраструктурні інвестиції без відповідної операційної інтеграції не дають очікуваного ефекту. У нормативній площині визначено жорсткі вимоги до доступу до професії перевізника, включно з професійною придатністю, фінансовою стабільністю та належною репутацією. Також зафіксовано перехід від тарифної регламентації до вільного ринку з відповідальністю учасників логістичної схеми. Окрему увагу приділено сертифікації спеціалізованих перевезень і письмовому оформленню угод.

Іспанський вчена Х.-П. Родрігеса Дельгадо здійснила науковий аналіз правової природи контракту на перевезення вантажів суходелом у межах іспанської правової системи. Підкреслюється, що поняття цієї угоди має доктринальне, а не нормативне походження, адже Кодекс торгівлі не містить визначення угоди перевезення. Основну увагу приділено концепції «меркантильності» такого контракту, яка визначається не лише комерційною природою товару чи статусом перевізника, а й наявністю ціни як ознаки платності. Значна частина аналізу присвячена еволюції правового регулювання від архаїчних норм Кодексу 1885 року до сучасної Ley 15/2009, яка врегульовує транспортні правовідносини. Акцентується на запровадженні понять «*porteador efectivo*» і «*porteador contractual*», а також на потребі розмежування між фактичним і юридичним виконанням зобов'язання. Закон 2009 року визначає обов'язки перевізника як зобов'язання досягнення

результату, а не лише надання послуги. Нововведення також охоплюють мультимодальні перевезення, електронну накладну, цінову адаптацію та визначення суб'єктного складу. Загалом формується комплексне бачення угоди перевезення як зобов'язання підприємницького характеру з чіткими правовими ознаками [155].

Г. Фошар було проаналізовано виклики та перспективи розвитку залізничних вантажних перевезень в Іспанії, окреслюючи історичну еволюцію, структурні обмеження та поточні ініціативи. Детально аналізується спад вантажоперевезень залізницею, зумовлений географічною ізоляцією, вибором нестандартного іберійського ширококолійного формату та політичним пріоритетом інвестицій у пасажирські перевезення. Підкреслюються недоліки фрагментованої інфраструктури, зростання конкуренції з боку автомобільного транспорту та потреба в більш сталих логістичних рішеннях. Зокрема розглядається вплив європейських екологічних стандартів на економічну доцільність мультимодальних платформ і розвиток міжнародних проєктів на кшталт «Шовкового залізничного шляху». Демонструються переваги залізниці у скороченні викидів CO<sub>2</sub>, підвищенні безпеки вантажів і забезпеченні надійності постачання. Аналіз п'яти успішних кейсів (для прикладу – лінії Figueres–Perpiñán, проєкту Yiwu–Madrid) дозволяє побачити стратегічний потенціал Іспанії як логістичного хабу Півдня Європи. Пропонується збалансована оцінка технічних, екологічних і економічних аспектів переходу на залізничні вантажоперевезення до 2026 року [141].

Кодекс про перевезення вантажів автомобільним транспортом охоплює основні законодавчі та підзаконні акти, що регулюють вантажні перевезення автотранспортом в Іспанії. Основу становить Закон про впорядкування сухопутних перевезень, який визначає організаційно-правові засади здійснення перевезень, видання дозволів, контролю та відповідальності. Договірні відносини регламентуються Законом про угоди перевезення вантажів сухопутним транспортом, який визначає обов'язки перевізника та умови виконання перевезення. Регламент до Закону про впорядкування

сухопутних перевезень деталізує адміністративні процедури, пов'язані з доступом до ринку, технічними вимогами і ліцензуванням. Значну частину кодексу присвячено перевезенню небезпечних вантажів, зокрема регулюванню операцій перевезення небезпечних вантажів, а також підготовці радників із безпеки. Визначено також вимоги щодо перевезення швидкопсувних товарів, включаючи технічні специфікації та повноваження компетентних органів. Кодекс містить положення про міжнародні перевезення, зокрема застосування Конвенції CMR і двосторонніх угод з країнами-партнерами [128].

Закон Іспанії «Про впорядкування сухопутних перевезень» є спеціальним правовим актом високої дії, що регламентує вантажні перевезення автомобільним і залізничним транспортом у межах національної транспортної системи. Закон визначає вантажне перевезення як діяльність, що підлягає ліцензуванню, контролю та регулюванню з боку органів державної влади. Особливу увагу приділено забезпеченню єдності транспортного ринку, гармонізації умов конкуренції та ефективності логістичних послуг. Документ передбачає можливість здійснення вантажоперевезень не лише на основі права власності на транспортні засоби, але й за договором оренди, що підвищує гнучкість для транспортних операторів. Установлено обов'язкову державну реєстрацію суб'єктів господарювання у сфері вантажного транспорту, а також впроваджено систему авторизації для різних типів перевезень – регулярних, нерегулярних, повної або часткової завантаженості. Закон забезпечує можливість тимчасової співпраці між перевізниками для задоволення пікового попиту. Визначено особливості адміністративного контролю за дотриманням умов безпеки, соціальних стандартів і охорони довкілля [144].

Закон Іспанії «Про угоди перевезення вантажів сухопутним транспортом» закріплює уніфіковану правову основу для перевезень вантажів автотранспортом і залізницею. Закон детально визначає суб'єктів угоди, включаючи вантажовідправника, перевізника, одержувача та експедитора. ЦентRALЬНОЮ нормою є вимога укладання письмової угоди, зокрема у вигляді

карти перевезення (*carta de porte*), з обов'язковим зазначенням маршруту, характеру вантажу та умов оплати. Окрема увага приділяється відповідальності фактичного перевізника, навіть у випадку субпідряду, а також обов'язку збереження даних про вантаж. Норма про перевезення, інтегроване в логістичні операції, дозволяє адаптувати право до сучасних моделей багатомодального транспорту. Важливим є положення про перевезення, здійснені на тривалій основі, що визнає сталі договірні відносини між перевізником і вантажовідправником. Закон також кодифікує строки позовної давності, умови відповідальності за пошкодження чи втрату вантажу та імперативно захищає права перевізника на оплату. Загалом закон гармонізує національне регулювання з положеннями міжнародних конвенцій CMR і CIM, одночасно впроваджуючи інновації для захисту учасників ринку [144].

Отже, аналіз іспанського регулювання вантажних перевезень відбиває комплексний підхід до правового оформлення договірних, інституційних та інфраструктурних аспектів транспортної діяльності. У фокусі перебуває правова природа угоди перевезення, що попри відсутність її визначення в Торговому кодексі отримала доктринальне обґрунтування та законодавчу конкретизацію в сучасних актах. Регулювання охоплює як автомобільні, так і залізничні перевезення, ураховуючи комерційний характер зобов'язань перевізника, обов'язковість письмового оформлення та специфіку мультимодальних логістичних схем. Законодавство визнає розмежування між фактичним і договірним перевізником, установлюючи відповідальність за результат, а не лише за процес надання послуги. Особлива увага приділяється перевезенню небезпечних і швидкопсувних вантажів з урахуванням технічних, безпекових і санітарних вимог. Інфраструктурні й економічні проблеми, зокрема фрагментація мережі та конкуренція з боку автотранспорту, зумовлюють потребу в розвитку сталих рішень і міжнародної інтеграції. Упроваджуються інструменти цифровізації, екологізації та правової гармонізації з нормами ЄС і міжнародними угодами.

### **3.2 Удосконалення правових відносин вантажних перевезень в Україні**

Перший і другий розділи дисертації було присвячено виявленню й узагальненню засад та інструментарію як загалом правових відносин, так і їх складових елементів щодо вантажних перевезень в Україні. Одночасно на цій основі об'єктивно можна сформулювати певні напрямки вдосконалення з метою підвищення безпеки, економічності й екологічності схоронності та переміщення вантажів для потреб громадян, публічних органів і бізнесу. Але спочатку проаналізуємо висновки та пропозиції від українських і зарубіжних учених у напрямку вдосконалення системи вантажних перевезень.

В. Лотоцька доводить, що під час російсько-української війни логістична система України зіткнулася з безпрецедентними проблемами, серед яких – руйнування інфраструктури, блокування транспортних коридорів і зростання вартості перевезень. Значне скорочення обсягів вантажоперевезень і пасажирських перевезень стало наслідком обмеженого доступу до територій та низької пропускної здатності пунктів пропуску. Водночас важливим кроком стало впровадження «транспортного безвізу», що усунуло дозвільні бар'єри та дало змогу інтенсифікувати міжнародні перевезення. У цих умовах виникає потреба в удосконаленні правових механізмів, які регулюють порядок перетину кордону, оформлення документів та взаємодію з митними органами. Особливе значення має гармонізація національного законодавства з нормами ЄС, що дозволить скоротити затримки й підвищити конкурентоспроможність українських перевізників. На думку вченої, подальший розвиток правових відносин у сфері логістики вимагає комплексного підходу, що включає створення законодавчих умов для цифровізації процесів перевезень та обміну інформацією в режимі реального часу. Потрібно запровадити правові норми, які забезпечать спрощений доступ перевізників до міжнародних транспортних коридорів і стимулюватимуть інвестиції у відновлення та модернізацію інфраструктури. Важливим напрямком є укладання міжнародних угод про

взаємне визнання електронних документів та спільне використання логістичних терміналів. Законодавство має передбачати чіткі правила для пріоритетного пропуску гуманітарних і критично важливих вантажів у період воєнного стану. Також доцільно вдосконалити систему страхування ризиків для перевізників і вантажовласників [53].

Німецькі вчені формують зміст моделі логістики останньої милі, як інтегровану концептуальну систему, що поєднує транспортні, інформаційні та інфраструктурні елементи з метою ефективної доставляння товарів у фінальному етапі схеми постачання. Вони це визначають через призму трьох вимірів сталого розвитку – екологічного, соціального та економічного – з урахуванням клієнтоорієнтованості та цифровізації процесів, що базуються на концепції «фізичного інтернету» для оптимізації використання транспортних засобів і логістичних просторів, що забезпечує зниження викидів і підвищення ефективності. Ключовим елементом є використання даних у режимі реального часу для адаптації маршрутів, консолідації вантажів і забезпечення гнучкості. Такі моделі мають потенціал зменшити екологічний слід доставляння, підвищити якість обслуговування споживачів та сприяти формуванню єдиних стандартів оцінки ефективності.

Сформовані пропозиції охоплюють комплекс заходів, спрямованих на інтеграцію сталого розвитку в регуляторне поле. Доцільним є запровадження нормативно-правових вимог щодо створення мікрохабів і розвитку інфраструктури для альтернативного транспорту, зокрема вантажних велосипедів, із паралельною адаптацією міських вулиць. Потребує законодавчого врегулювання стандартизація показників ефективності для оцінювання впливу логістики на екологічні та соціальні параметри міського середовища. Варто унормувати спільне використання транспортних ресурсів і логістичних просторів між перевізниками на основі принципів «фізичного інтернету». Потрібно також визначити правові рамки для обміну логістичними даними між компаніями з дотриманням вимог безпеки та конфіденційності.

Українські вчені В. Власова, К. Рябова стосовно портової галузі в контексті глобальної «зеленої» трансформації економіки зосереджуються на інтеграції екологічних стандартів у діяльність портової галузі. Підкреслюють потребу запровадження технологій, що знижують негативний вплив на довкілля, зокрема автоматизації, роботизації та використання відновлюваних джерел енергії. Практика провідних світових портів демонструє, що цифровізація процесів, застосування дронів та «розумних» систем управління сприяють підвищенню екологічної ефективності. Для українських портів актуальним є формування чіткої державної стратегії, яка б поєднувала екологічні вимоги з економічною доцільністю та інвестиційною привабливістю. Водночас досвід показує, що відсутність стабільного управлінського підходу і системної політики стримує впровадження інновацій у правові відносини перевезень [17].

Е. Деркач та С. Павлюк доводять, що варто забезпечити ухвалення спеціального Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення», у якому слід закріпити законодавчі дефініції понять «пряме змішане сполучення», «мультимодальне», «інтермодальне» та «комбіноване» перевезення. Змішані (комбіновані) перевезення – це організоване переміщення вантажу за єдиним перевізним документом із використанням двох і більше різних видів транспорту, при якому кожний етап перевезення виконується окремим із них. Потрібно визначити правовий статус оператора прямих змішаних перевезень, установити основи державного регулювання цієї сфери, закріпити істотні умови угод, порядок взаємодії перевізників різних видів транспорту та розподіл їхньої відповідальності [34].

Законопроект, на думку вчених, має передбачати уніфіковані правила документального оформлення перевезень, що спростить процедури для суб'єктів господарювання та підвищить прозорість операцій. Доцільно гармонізувати норми національного законодавства з міжнародними стандартами та кращими практиками ЄС у сфері мультимодальних перевезень. Це передбачає розроблення нових підзаконних нормативно-

правових актів (як-от Правила здійснення прямих змішаних перевезень) із деталізацією порядку організації, планування та здійснення перевезень із використанням усіх видів транспорту. Такі акти мають усунути застарілі положення радянських транспортних статутів і передбачити інтеграцію логістичних центрів та мультимодальних терміналів, а також упровадження електронного документообігу для оптимізації координації учасників перевізного процесу [34].

ТОВ «Нова Пошта» демонструє належний досвід у сфері вантажних перевезень в Україні завдяки розгалуженій мережі відділень, що налічує понад 9 300 точок, та впровадженню сучасних технологій автоматизації, зокрема відстеження відправлень через QR-коди й мобільний додаток. Компанія активно інвестує в інновації, розвиваючи поштомати та кур'єрську доставку «до дверей», що підвищує зручність для клієнтів і забезпечує гнучкість сервісу. Високий рівень організації логістики підтверджується значними обсягами роботи – 2021 року здійснено 372 млн відправлень. Сильними сторонами є швидкість оброблення замовлень, масштабність інфраструктури та ефективне управління потоками вантажів. Натомість компанія зберігає конкурентоспроможність завдяки розвитку міжнародних перевезень і партнерств із закордонними операторами. Додаткові сервіси, як-от страхування вантажів і впровадження екологічних рішень (електротранспорт), створюють додану цінність для клієнтів. Цей комплексний підхід дозволяє «Новій Пошті» утримувати лідерські позиції на ринку й формувати стандарти швидкості, доступності та якості вантажних перевезень в Україні [85].

А. Кашканов і В. Буряк зазначають, що ключові функції агрологістики у сфері перевезення зернових культур забезпечують ефективність транспортування, збереження якості продукції, екологічність та економічність процесів, а також дотримання технічних вимог. Автори підкреслюють важливість вибору оптимального виду транспорту залежно від відстані: автомобільний – до 300–400 км, бімодальний – на 300–600 км, залізничний – понад 600 км. Визначено чинники, що впливають на логістичні лінії



постачання, зокрема сезонність виробництва, обмежену інфраструктуру та проблеми воєнного часу, зокрема блокування морських портів. Наголошено на перспективах «зеленої» логістики, яка спрямована на мінімізацію екологічної шкоди. Пропонується комплексний підхід до розвитку транспортно-логістичних систем, включно з модернізацією інфраструктури, створенням конкурентного ринку перевезень, упровадженню бімодальних технологій і міжнародних логістичних програм для підвищення конкурентоспроможності аграрного експорту України [46].

На думку В. Марисюк, для вдосконалення правових відносин у сфері перевезення небезпечних вантажів доцільно запровадити обов'язкову електронну систему обліку та контролю руху спеціалізованих транспортних засобів, інтегровану з базами даних МВС та Держтрансбезпеки. потрібно гармонізувати національні вимоги Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» із положеннями міжнародних угод ДОПНВ (Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів), RID (Правила міжнародного перевезення небезпечних вантажів по залізницях) та ADN (Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами), передбачивши автоматичне оновлення нормативів. Важливим є встановлення єдиних стандартів підготовки та сертифікації водіїв, зокрема з використанням симуляційних тренажерів для відпрацювання дій у надзвичайних ситуаціях. Слід запровадити обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізників небезпечних вантажів з урахуванням класу ризику вантажу. Варто розширити перелік обов'язкових технічних засобів безпеки, включаючи системи GPS-моніторингу та автоматичного оповіщення про аварії. Доцільно передбачити підвищену адміністративну та кримінальну відповідальність за порушення правил перевезення, що створюють загрозу життю, здоров'ю людей чи довкіллю [57].

Ефективна організація вантажних перевезень, що здійснюється ТОВ «Нова Пошта», ґрунтується на поєднанні правового та організаційного

забезпечення процесу транспортування великогабаритних вантажів у межах України за індивідуальними заявками клієнтів. Правове регулювання передбачає укладення публічної угоди на фрахтові перевезення або індивідуальної угоди для безготівкових розрахунків, що визначає права, обов'язки та відповідальність сторін. Організаційна складова охоплює розроблення індивідуальних маршрутів, контроль завантаження і розвантаження, перевірку документів на вантаж та координацію дій перевізника і замовника. Суттєвим елементом є забезпечення прозорих умов ціноутворення, зокрема застосування додаткового тарифу при перевищенні оголошеної цінності понад установлений поріг, а також можливість індивідуальних умов при укладенні угоди. Важливим інструментом контролю є цілодобове відстеження транспорту та підтримка клієнтів у режимі 24/7 [14].

К. Козельська доводить потребу гармонізувати національне транспортне законодавство з вимогами ЄС, забезпечивши оновлення нормативно-правової бази та технічних стандартів у сфері автотранспорту. Слід упровадити системний підхід до функціонування ринку перевезень, створивши конкурентне середовище й рівні умови для всіх перевізників. Важливим є вдосконалення механізмів фінансування соціально значущих маршрутів, включаючи адресну компенсацію пільгового проїзду та підтримку підприємств, які здійснюють технічне оновлення рухомого складу. Варто запровадити електронні та безготівкові системи оплати проїзду, що підвищить прозорість та ефективність тарифної політики. Потрібно посилити контроль за безпекою перевезень і впроваджувати екологічно чисті види палива для зменшення викидів. Доцільно стимулювати інноваційні проекти через державну підтримку, концесійні угоди та податкові пільги [49].

На думку інших учених (Б. Буркинський, С. Ільченко, А. Кенс), із метою вдосконалення правового регулювання вантажних перевезень внутрішнім водним транспортом України доцільно внести комплексні зміни до законодавства, спрямовані на гармонізацію норм з європейськими директивами щодо внутрішніх водних шляхів і мультимодальних перевезень.

Закріпити в нормативно-правових актах чіткі стандарти безпеки, екологічності та енергоефективності, а також визначити механізми державної підтримки інфраструктурних проєктів, зокрема модернізації портів і флоту. Слід розширити правові інструменти стимулювання приватних інвестицій у сферу ВВТ через податкові пільги та концесійні угоди. Важливим є впровадження обов'язкових вимог до інтеграції водного транспорту з іншими видами перевезень, що сприятиме розвитку логістичних ліній «річка–море». Доцільно також передбачити дієві санкційні засоби за порушення правил експлуатації водних шляхів та екологічних норм [12].

У науковій роботі О. Гусевої підкреслено, що цифровізація та автоматизація транспорту є ключовим напрямком розвитку транспортної галузі України, оскільки вони забезпечують інтеграцію транспортних систем у єдині цифрові платформи, підвищують безпеку руху, сприяють зниженню викидів парникових газів і покращують економічну ефективність перевезень. Авторка обґрунтовано визначає перспективність технологій Vehicle-to-Everything, автономного водіння, «зеленої» логістики та автоматизованих вантажних перевезень, водночас визнаючи наявні бар'єри – відсутність належної інфраструктури, прогалин у законодавстві, ризиків кіберзагроз і низького рівня суспільної довіри. Для подолання цих проблем пропонується інвестувати у цифрову та зарядну інфраструктуру, розгортати мережі 5G та IoT, надавати державні субсидії й пільгові кредити інноваційним компаніям, створити єдину правову базу для автономних транспортних засобів із чітким розподілом відповідальності, упровадити міжнародно узгоджені стандарти безпеки та кіберзахисту, стимулювати державно-приватне партнерство й розширювати програми підтримки малого та середнього бізнесу у сфері транспортних інновацій [31].

К. Афанасьєва, К. Іваніца з'ясували, що для вдосконалення правового регулювання створення та функціювання міжнародних логістичних центрів в Україні доцільно розробити та ухвалити спеціальний Закон, який визначатиме правовий статус, порядок створення, функції та вимоги до інфраструктури

таких об'єктів. Варто запровадити засади державно-приватного партнерства та концесій, що дозволять залучати інвестиції в будівництво та технічне оснащення центрів, із передбаченням пільгового оподаткування для інвесторів. Необхідним є врегулювання питань інтеграції міжнародних логістичних центрів у систему мультимодальних перевезень та їх підключення до основних транспортних коридорів ЄС і Транс'європейської транспортної мережі. До законодавства слід включити норми про обов'язкове впровадження сучасних інформаційних систем управління логістичними потоками та моніторингу вантажів у режимі реального часу. Доцільно також установити єдині стандарти надання логістичних послуг за принципом «усі послуги в одному місці» з урахуванням екологічних та енергоефективних вимог [7].

Т. Титаренко, В. Судейченко доводять, що для вдосконалення правових відносин у сфері вантажних і пасажирських перевезень із використанням автомобілів з електротягою потрібно розробити та ухвалити комплексну нормативно-правову базу, що гармонізує українське законодавство з європейськими стандартами WLTP (глобальний гармонізований стандарт випробувань легкових транспортних засобів) і вимогами до викидів CO<sub>2</sub>. Слід передбачити державні програми підтримки оновлення автопарку, зокрема фінансові стимули для перевізників, які інвестують у гібридні та електричні транспортні засоби. Варто запровадити єдині правила сертифікації та технічного обслуговування електротранспорту, включно з вимогами до акумуляторів, систем рекуперації та безпеки. Доцільно розширити регулювання щодо створення інфраструктури зарядних станцій і сервісних центрів, визначивши відповідальність операторів за якість і доступність послуг. Потрібно інтегрувати положення про «зелені» закупівлі в законодавство про публічні перевезення, стимулюючи використання екологічного транспорту в державних і муніципальних тендерах [114].

Р. Гапатин доводить, що потрібно на законодавчому рівні підтримати розвиток національного вагонобудування через упровадження довгострокових замовлень для українських виробників та створення

сприятливих умов для модернізації виробничих потужностей. Важливо встановити стандарти для інноваційних моделей вантажних вагонів, гармонізовані з європейськими вимогами, щоб забезпечити їх конкурентоспроможність на міжнародному ринку. Доцільно передбачити податкові та інвестиційні стимули для підприємств, що впроваджують нові технології та підвищують екологічну ефективність продукції. Потрібно закріпити в нормативно-правових актах вимоги щодо пріоритетного використання сучасних вагонів із підвищеною вантажопідйомністю та безпекою в національних перевезеннях. Важливим є створення правових механізмів державно-приватного партнерства для розвитку вагонного парку, включаючи спільні проєкти з іноземними інвесторами. Потрібно врегулювати умови допуску на ринок іноземних вагонів, щоб захистити вітчизняних виробників від недобросовісної конкуренції [23].

О. Власенко, О. Суботкін вважають, що для вдосконалення правового регулювання аутсорсингу логістичних послуг в Україні доцільно розробити комплексні законодавчі норми, які б визначали правовий статус логістичних провайдерів різних рівнів (1PL–5PL), порядок їх взаємодії із замовниками та механізми захисту прав сторін. Потрібно врегулювати стандарти надання послуг з урахуванням міжнародних практик, включаючи вимоги до якості, термінів виконання та матеріальної відповідальності виконавців. Слід передбачити правові стимули для залучення інвестицій у розвиток інфраструктури та цифрових рішень для управління ланцюгами постачання, зокрема у сфері E-commerce. Доцільним є впровадження системи державної сертифікації та акредитації логістичних операторів для підвищення прозорості ринку. Також, на думку авторів, важливо закріпити в нормативно-правових актах положення щодо інтеграції аутсорсингових логістичних сервісів у мультимодальні перевезення [16].

Н. Гриценко доводить, що правові відносини у сфері вантажних перевезень мають базуватися на інтеграції транспортної та логістичної інфраструктури відповідно до міжнародних стандартів, зокрема вимог ЄС.

Потрібно сформувати чітку законодавчу базу, що регламентуватиме діяльність перевізників, стандарти безпеки, процедури митного та транзитного оформлення, а також відповідальність сторін у перевізному процесі. Важливим напрямком є оптимізація адміністративних процедур, спрощення правил перевезень і створення сприятливих умов для транзитних операцій, що дозволить підвищити конкурентоспроможність України як транзитної держави. Законодавчі ініціативи мають передбачати механізми залучення внутрішніх і зовнішніх інвестицій, зокрема через державно-приватне партнерство, для розвитку транспортних коридорів і логістичних комплексів. Також варто посилити правові інструменти захисту національних інтересів у міжнародних транспортних проєктах і коридорах. Комплексне оновлення правового поля сприятиме зростанню обсягів зовнішньої торгівлі, поліпшенню якості послуг і забезпеченню стабільності роботи вантажного транспорту в Україні [29].

Н. Лужанська, І. Лебідь, Л. Сауляк, М. Піцик вважають, що для вдосконалення правового регулювання здійснення експортних операцій з товарами в Україні доцільно запровадити комплексні законодавчі механізми управління ризиками, що охоплюватимуть комерційні, логістичні й митні аспекти. Слід передбачити в нормативно-правових актах обов'язкові процедури попереднього відбору та перевірки контрагентів щодо платоспроможності, ділової репутації та відповідності міжнародним стандартам. Потрібно закріпити єдині стандарти якості упакування, маркування та підготовки вантажів до міжнародного перевезення з урахуванням вимог як країни призначення, так і транзитних держав. Варто вдосконалити правові положення щодо взаємодії з транспортно-експедиторськими та митно-брокерськими підприємствами, включаючи механізми матеріальної відповідальності за порушення строків чи умов доставляння. Також потрібно спростити митні процедури через упровадження електронного документообігу та попереднього декларування вантажів. Запровадження цих змін дозволить зменшити ризики, підвищити

конкурентоспроможність українських товарів та забезпечити стабільний розвиток експортної діяльності [54].

Положення наукової роботи Д. Борисюка та Р. Чернієнка акцентують на інтеграції концепцій «lean transportation» та ситуаційного управління для підвищення ефективності та законодавчої врегульованості транспортних перевезень. Запропоновано комплексний підхід, що поєднує пошук й усунення транспортних втрат із кількісним оцінюванням ефективності, що може бути імплементовано у правові норми регулювання галузі. Важливим є закріплення в нормативно-правових актах вимог до мінімізації простоїв, оптимізації маршрутів і підвищення продуктивності транспортних засобів. Автори підкреслюють потребу стандартизації процедур перевезень та контролю виконання технологічних операцій, що має бути відображено у законодавчих положеннях. Ситуаційний підхід пропонується використовувати як базу для правового механізму адаптації перевізників до змінних умов ринку та інфраструктури. Удосконалення правових відносин передбачає створення єдиної класифікації транспортних втрат і закріплення процедур їх усунення [11].

В. Ткачов вважає, що потрібно законодавчо врегулювати поетапне обмеження строків експлуатації вантажних вагонів з метою приведення їх до нормативного строку служби та усунення з ринку технічно зношеного рухомого складу. Важливо закріпити у правовому полі державну програму фінансування оновлення парку, яка передбачатиме пільгові кредити та лізинг із компенсацією частини відсоткових ставок. Слід створити правові стимули для розвитку українського вагонобудування, включно з обмеженням імпорту вагонів іноземного виробництва з вичерпаним строком служби. Потрібно встановити вимоги до планування та контролю інвестицій у вагонобудівну галузь, щоб забезпечити щорічне гарантоване виробництво нового рухомого складу. Важливим є вдосконалення договірних відносин між державними та приватними операторами для забезпечення рівного доступу до фінансових інструментів і виробничих потужностей. Доцільно у правовому порядку

закріпити вимоги щодо оптимізації обігу вагонів та скорочення часу їхнього перебування під вантажними операціями. У комплексі ці заходи сприятимуть підвищенню ефективності вантажних перевезень, зниженню операційних витрат і розвитку суміжних галузей економіки [115].

В. Момотюк, С. Фірсова доводять, що для вдосконалення правового регулювання впровадження сучасних цифрових логістичних технологій в Україні доцільно розробити нормативно-правові акти, які визначатимуть стандарти цифровізації логістичних процесів та інтеграції інноваційних рішень у транспортно-експедиційні та складські операції. Слід законодавчо закріпити вимоги щодо використання електронних документів у міжнародних і внутрішніх перевезеннях, зокрема е-AWB, та стимулювати впровадження хмарних сервісів управління лініями постачання. Потрібно створити правові умови для широкого застосування IoT, великих даних і блокчейну в логістиці з урахуванням питань кібербезпеки та захисту персональних даних. Варто передбачити механізми державної підтримки підприємств, що інвестують у цифрові логістичні рішення, через податкові пільги та грантові програми. Доцільно встановити єдині технічні й інформаційні стандарти для взаємодії між учасниками логістичних схем, щоб забезпечити сумісність систем і прозорість операцій. Реалізація таких кроків дозволить підвищити ефективність логістики, зменшити витрати та зміцнити конкурентоспроможність українських компаній на глобальному ринку [58].

Для підвищення ефективності транспортно-логістичних систем в Україні потрібно вдосконалити правове регулювання їх створення, функціонування та модернізації, спираючись на системний і цільовий підхід до синтезу складних організаційно-технічних процесів. Законодавство має передбачати чіткі стандарти інтеграції окремих підсистем у єдину логістичну мережу, критерії оцінювання економічної ефективності та вимоги до узгодження проміжних і кінцевих цілей діяльності перевізників і логістичних операторів. Важливим є закріплення на нормативному рівні вимог до планування ресурсів, термінів виконання проєктів, а також процедур



оптимізації витрат без зниження якості перевезень. Потрібно також установити правові механізми обов'язкового аналізу взаємозв'язків рішень у логістичній сфері, щоб уникнути локальних рішень, що суперечать глобальним цілям транспортної політики. Доцільно також законодавчо підтримати інноваційні підходи до моделювання та цифровізації логістичних процесів, зокрема у сфері управління запасами, узаємодії учасників перевезень і кіберзахисту. Така комплексна правова модернізація дозволить забезпечити узгодженість дій усіх учасників ринку, підвищити якість вантажних перевезень і посилити конкурентоспроможність України в міжнародній транспортній системі [25].

Т. Аракелян пропонує на законодавчому рівні створити умови для широкого впровадження локомотивів з альтернативними джерелами енергії, зокрема водневих і газодизельних установок, у вантажних перевезеннях. Важливо розробити стандарти й технічні регламенти для модернізації наявного рухомого складу, що дозволить зменшити витрати та скоротити терміни оновлення парку. Потрібно передбачити фінансові стимули та пільгове кредитування для інвестицій у водневу та LNG-інфраструктуру, включаючи заправні станції та сертифіковані системи зберігання палива. Доцільно встановити правові механізми державної підтримки проєктів із нульовим або зниженим рівнем викидів, з урахуванням екологічних стандартів ЄС. Потрібно інтегрувати цифровий моніторинг та телеметрію у правове поле, щоб забезпечити контроль за безпекою та ефективністю роботи модернізованих локомотивів. Важливим є врегулювання питань експлуатації та технічного обслуговування гібридних локомотивів на договірній основі між операторами та сервісними компаніями [6].

О. Петренко й М. Потаповська вважають, що для вдосконалення правового регулювання розвитку портових кластерів в Україні доцільно розробити комплексну нормативно-правову базу, яка б ураховувала світові класифікаційні підходи та специфіку національної портової галузі. Слід законодавчо закріпити визначення «портовий кластер», його типи та ключові

функції, а також передбачити механізми державної підтримки створення і розвитку кластерів другого, третього та четвертого типів, що орієнтовані на додану вартість, інтеграцію в глобальні ланцюги постачання та надання морських сервісних послуг. Варто встановити стандарти взаємодії між учасниками кластерів, включно з державними і приватними підприємствами, муніципалітетами, науковими установами та інвесторами, із чітким регламентом обміну інформацією та ресурсами. Потрібно розробити правові стимули для залучення інвестицій у портову інфраструктуру, інноваційні технології та логістичні хаби, а також створити умови для міжпортової співпраці з метою оптимізації вантажопотоків. Запровадження таких заходів дозволить підвищити конкурентоспроможність українських портів, інтегрувати їх у міжнародні логістичні мережі та забезпечити довгостроковий економічний ефект для регіонів і держави [69].

Г. Прокудін, О. Прокудін та І. Прокудіна доводять, що для вдосконалення правового регулювання процесів перевезення вантажів в умовах невизначеності доцільно передбачити в національному законодавстві норми, які б дозволяли транспортним підприємствам застосовувати формалізовані методи вибору оптимальних стратегій, зокрема інструменти теорії ігор з природою. Варто закріпити законодавче визначення понять «умови невизначеності» та «умови ризику» у сфері транспортної діяльності, а також установити механізми оцінювання та мінімізації ризиків, пов'язаних із коливанням попиту на перевезення. Потрібно надати можливість підприємствам офіційно використовувати математичні моделі для обґрунтування тарифів і вибору способів залучення рухомого складу (власного чи орендованого) залежно від прогнозованого попиту. Також варто передбачити методичні рекомендації щодо застосування критеріїв Вальда, Лапласа, Севіджа та Гурвіца при плануванні транспортної діяльності, інтегрувавши їх у систему галузевих стандартів [84].

С. Павлов, провідний менеджер АТ «Укрзалізниця», пропонує нормативно закріпити механізми довгострокового планування й модернізації

локомотивного парку, щоб забезпечити стабільність перевізного процесу та конкурентоспроможність вантажних перевезень. Важливим є розроблення та ухвалення стандартів для нових серій локомотивів з уніфікованими технічними характеристиками, що дозволить оптимізувати номенклатуру запасних частин і зменшити витрати на технічне обслуговування. Доцільно впровадити сервісні контракти на обслуговування нового рухомого складу з чітким розподілом прав і обов'язків між постачальником і замовником. Законодавство має передбачати стимули для інвестицій у виробничі потужності та технологічні рішення, що забезпечують енергоефективність і зниження операційних витрат. Також слід установити правові норми, що дозволять оптимізувати серійність локомотивів і здійснювати поступове оновлення парку з урахуванням потреб ринку. Розвиток партнерства між виробниками, сервісними компаніями й перевізниками має бути врегульований на договірно-правовій основі [66].

М. Шамін вважає, що для вдосконалення правового регулювання логістики морських перевезень в Україні доцільно законодавчо закріпити поняття «порт як логістичний хаб» та встановити чіткі вимоги до його функціонування, зокрема щодо надання повного спектру транспортно-логістичних і складських послуг. Варто розробити нормативно-правові акти, які передбачатимуть обов'язкову інтеграцію інформаційних систем управління вантажопотоками на всіх етапах мультимодальних перевезень, включаючи електронний документообіг та онлайн-моніторинг руху вантажів. Доцільно створити правові механізми стимулювання інвестицій у модернізацію портової інфраструктури, упровадження інноваційних логістичних технологій та автоматизацію процесів. потрібно також спростити митні та прикордонні процедури, уніфікувати тарифи й забезпечити прозорі умови взаєморозрахунків між перевізниками, відправниками та отримувачами. Запровадження таких норм дозволить підвищити конкурентоспроможність українських морських портів, зменшити логістичні витрати, залучити міжнародних партнерів та інвесторів, а також створити

правові передумови для перетворення портів на сучасні логістичні центри із високим рівнем сервісу [121].

О. Гайша та А. Кардаш пропонують концепцію поєднаного використання безпілотних наземних транспортних засобів (БНТЗ) і безпілотних літальних апаратів (БЛА), що передбачає розширення можливостей автономних систем за рахунок взаємодії двох платформ із різними функційними перевагами. БЛА може надавати БНТЗ актуальну інформацію про дорожню ситуацію, виявляти перешкоди, небезпеки й обирати оптимальний маршрут навіть у складних або бойових умовах. Він здатен бути ретранслятором зв'язку, допомагати в навігації та забезпечувати контроль над ситуацією на значних відстанях. У військових сценаріях БЛА може виконувати розвідку, виявляти міни, надавати вогневу підтримку й розчищати шляхи руху. Також можливе використання дрона для логістичного забезпечення БНТЗ – доставляння палива, запчастин, боєприпасів або медичних засобів. Така інтеграція розширює спектр завдань, які можуть виконувати автономні транспортні системи, підвищуючи їхню ефективність і безпеку. Реалізація подібної системи вимагає вирішення низки технологічних викликів, серед яких – надійна координація та синхронізація даних між апаратами, стійкість до перешкод і кібератак, а також високий рівень автономності. Використання штучного інтелекту стає ключовим елементом для забезпечення автономної взаємодії та ухвалення рішень у реальному часі. БЛА може керувати діями БНТЗ, координувати спільні операції та обмінюватися даними із сенсорів наземної техніки для підвищення точності місій. У гуманітарних операціях така система дозволяє швидко доставляти допомогу, евакуювати постраждалих та забезпечувати моніторинг території. Інтеграція БНТЗ і БЛА розширює можливості застосування автономних технологій як у цивільних, так і у військових сферах. Це відкриває перспективи створення нових комплексних рішень для транспорту, логістики та безпеки [20].

О. Власенко, В. Сікорська та Є. Туданова доводять, що вдосконалення правових відносин транспортних перевезень в Україні відбиває значення сталого розвитку та корпоративної соціальної відповідальності у формуванні ефективних управлінських стратегій. Вони підкреслюють, що людські ресурси є ключовим чинником інноваційного зростання логістичних компаній, а їх розвиток потребує поєднання внутрішніх бізнес-стратегій із сучасними соціально-економічними викликами. Запропонований цикл управління сталим розвитком передбачає інтеграцію фінансових, матеріальних і кадрових рішень через призму інноваторства і прав людини. Особливе значення надається побудові сприятливої організаційної культури та розвитку комунікацій зі споживачами як зовнішнім чинником правових відносин перевезень. Важливим є використання інструментів нематеріальної мотивації, крос-функційної взаємодії та обміну досвідом для підвищення кваліфікації персоналу [15].

В. Шемаєв, державний управлінець від ПАТ «Укрзалізниці», вважає, що потрібно закріпити на законодавчому рівні механізм Public Service Obligation – зобов’язання з надання суспільно важливих послуг для компенсації суспільно важливих перевезень, що дозволить забезпечити їх стабільне фінансування та прозорі правила взаємодії між державою і перевізниками. Важливим є впровадження вимог до технічних характеристик рухомого складу, гармонізованих зі стандартами Європейського Союзу, із чітким визначенням процедур закупівлі та контролю якості. Доцільно запровадити норми оцінювання вартості життєвого циклу рухомого складу як обов’язковий елемент тендерної документації. Також варто вдосконалити регулювання процедур ремонту та модернізації вагонів і поїздів, щоб забезпечити їх ефективну експлуатацію та відповідність міжнародним стандартам [15].

Ю. Вовк, І. Вовк та І. Митник вважають, що підвищення ефективності правових відносин у сфері вантажних перевезень в Україні вимагає інтеграції положень про використання транспортної телематики в нормативно-правову базу. Потрібно передбачити законодавче зобов’язання щодо встановлення

GPS-моніторингу та інших телематичних пристроїв для відстеження руху вантажів у режимі реального часу. Це дозволить забезпечити прозорість логістичних операцій та зменшити ризики неправомірних дій, особливо в зонах підвищеної небезпеки. Законодавство має передбачати стандарти зберігання та оброблення телематичних даних, щоб гарантувати їхню достовірність і правову силу в судових суперечках. Важливо також закріпити вимоги щодо обов'язкового обміну даними між перевізниками, державними органами й гуманітарними структурами в разі надзвичайних ситуацій. Також доцільно передбачити у правовому полі механізми динамічного коригування маршрутів із використанням телематичних алгоритмів оптимізації, особливо під час воєнних або кризових обставин. Це дозволить перевізникам законно змінювати маршрут з урахуванням поточної обстановки, не порушуючи умов угоди. Для цього варто ввести уніфіковані правила фіксації та визнання телематичних даних як підстави для зміни маршрутів або графіків. Потрібно також запровадити правові гарантії для водіїв і вантажовласників у разі форс-мажорних обставин, підтверджених телематичними системами. Додатковим напрямком удосконалення є створення публічно доступної державної платформи, куди інтегруватимуться дані з телематичних систем усіх ліцензованих перевізників [18].

Public Service Obligation – це механізм, закріплений у праві Європейського Союзу, який дозволяє органам влади забезпечувати надання суспільно важливих транспортних послуг, що не є комерційно вигідними, через компенсації перевізникам витрат на їх виконання. Він регулюється Регламентом (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року, який встановлює правила укладання контрактів, визначення вимог до якості, регулярності та доступності перевезень, а також механізмів фінансування. Місія PSO полягає в гарантуванні доступності транспортних послуг для всіх верств населення, включно з мешканцями віддалених регіонів, підтриманні соціальної мобільності та сприянні економічній інтеграції територій [152].

В. Грищенко та І. Грищенко акцентують увагу на комплексі законодавчих актів, які визначають правове середовище функціонування водного транспорту, що безпосередньо впливає на вантажні перевезення; підкреслюють потребу усунення вибіркового податкового і тарифного пільг, які створюють нерівні умови конкуренції між перевізниками, що є актуальним і для автомобільних, залізничних та мультимодальних перевезень. Запропоновані ними підходи передбачають гармонізацію митного, податкового, екологічного й адміністративного регулювання для забезпечення прозорості та передбачуваності процедур у вантажоперевезеннях. Із метою підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості ринку вантажних перевезень автори пропонують удосконалити механізми контролю за дотриманням законодавства й уніфікувати вимоги до всіх учасників ринку [30].

Д. Вітні – генеральний директор компанії Int'l Resources (США), що спеціалізується на впровадженні інноваційних рішень у сфері транспортної логістики, зокрема у міжнародних мультимодальних перевезеннях, пропонує заходи, спрямовані на інтеграцію всіх учасників логістичного маршруту через єдиний цифровий хаб, що забезпечить узаємодію в режимі реального часу та підвищить прозорість перевізного процесу. Упровадження блокчейн-технологій і розподіленої системи управління ключами дасть змогу підвищити достовірність і незмінність документів, а також мінімізувати ризики шахрайства. Використання штучного інтелекту для автоматичного розпізнавання та оброблення перевізної документації суттєво скоротить час митного оформлення та зменшить адміністративні витрати. Перехід до мультимодальної інтеграції сприятиме гармонізації правових механізмів між різними видами транспорту. Стандартизація цифрових форматів документів полегшить взаємне визнання юридичної сили перевізних документів у різних юрисдикціях. На думку управлінця, у комплексі ці заходи здатні забезпечити більш ефективно, безпечно й економічно вигідне функціонування транспортних перевезень [160].

М. Дем'янчук визначає дев'ять груп конкурентних переваг водного транспорту та пропонує стратегічні напрямки їх реалізації, значущі й для вдосконалення правового регулювання вантажних перевезень. Особлива увага приділяється цифровим транспортним коридорам, ресурсозбережним технологіям та модернізації інфраструктури, що потребує оновлення нормативно-правової бази щодо стандартів і технічних вимог. Підвищення організаційно-управлінських можливостей суб'єктів ринку вимагає чіткої регламентації процедур ухвалення рішень і взаємодії учасників перевізного процесу. Запропоновані економічні та маркетингові напрямки передбачають законодавче закріплення прозорості тарифної політики та захисту прав споживачів транспортних послуг. У сфері екологічної відповідальності автор наголошує на потребі впровадження міжнародних стандартів у правове поле України, що безпосередньо впливатиме на якість і безпечність перевезень [32].

Провідний державний менеджер АТ «Укрзалізниця» в західному регіоні України Б. Ганайлюк вважає, що для ефективного розвитку залізничних перевезень потрібно запровадити нормативно-правові механізми, що забезпечать рівний доступ приватних і державних операторів до інфраструктури на прозорих умовах. Важливим є законодавче закріплення стандартів щодо технічних характеристик рухомого складу, уніфікованих з європейськими нормами, щоб полегшити інтеграцію до міжнародних транспортних коридорів. Слід розширити правові можливості використання концесій та державно-приватного партнерства для модернізації залізничної мережі, зокрема колій, електрифікації та вантажних терміналів. потрібно вдосконалити правові процедури тарифоутворення, забезпечивши баланс між економічною доцільністю та конкурентоспроможністю українських перевізників. Важливо створити єдину цифрову платформу обміну перевізною документацією та даними, закріплену в законодавстві, щоб підвищити швидкість оброблення вантажів і скоротити час простою. Варто передбачити правові стимули для інвестицій у сучасні логістичні центри та мультимодальні вузли, що об'єднують залізничний, автомобільний і водний транспорт [22].



В. Жихарєва та В. Івченко обґрунтовують, що впровадження принципів реверсивної логістики та рециклінгу в транспортну галузь здатне змінити підходи до організації вантажних перевезень в Україні. Автори наголошують на потребі створення дієвого законодавства у сфері утилізації транспортних засобів, яке б охоплювало всі види транспорту, включно з вантажними. Такий підхід сприятиме зменшенню витрат і підвищенню екологічної безпеки перевезень. Запровадження зворотних логістичних схем потребує правового закріплення процедур збирання, транспортування та утилізації, що стане частиною договірних відносин перевізників із клієнтами. Важливо інтегрувати міжнародні стандарти в національне законодавство для забезпечення сумісності з вимогами світового ринку [37].

О. Карпенко та В. Карашук, аналізуючи тенденції скорочення вантажних і пасажирських перевезень залізницею, визначають правові кроки, потрібні для відновлення конкурентоспроможності галузі. Пропонується лібералізація ринку залізничних перевезень через забезпечення рівного доступу перевізників різних форм власності до інфраструктури. Необхідним є ухвалення нового Закону «Про залізничний транспорт» із чітким розмежуванням функцій оператора інфраструктури та перевізників, що створить умови для конкуренції. Пріоритетом визначено адаптацію нормативної бази до стандартів ЄС, зокрема у сфері безпеки руху, тарифоутворення та захисту прав споживачів. Запровадження сучасних інвестиційних механізмів та державно-приватного партнерства має бути врегульовано законодавчо для залучення капіталу у вантажні перевезення [45].

М. Ковбатюк і Г. Ковбатюк розкривають можливості України в межах «Ініціативи трьох морів» та їхній вплив на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури; наголошують на потребі адаптації українського законодавства до умов міжнародних інфраструктурних проєктів, зокрема у сфері вантажних перевезень. Реалізація таких проєктів, як-от автомагістраль Via Carpatia та залізничний маршрут Viking Train, потребує правового врегулювання транскордонних процедур, митного контролю та

інтермодальних перевезень. Пропонується забезпечити юридичну сумісність національних правил із вимогами партнерських країн для спрощення руху вантажів. Важливим є законодавче визначення механізмів фінансування та участі приватного сектору в таких проєктах [47].

Отже, вище викладені в цьому підрозділі думки, а також матеріал попередніх розділів дисертації дає можливість узагальнити відповідні пропозиції щодо підвищення ефективності, прозорості й надійності безпечності та екологічності правових відносин транспортних перевезень в Україні.

Доцільно більш рельєфно законодавчо розмежувати правовідносини між приватними учасниками (перевізник, відправник, експедитор, оператор інфраструктури) і адміністративними органами стосовно нагляду, щоб забезпечити приватно-публічний дуалізм і правову визначеність у сфері вантажних перевезень. Потрібно сформувати єдині підходи до майнової відповідальності сторін на договірній основі та до владних повноважень через ліцензування, контроль і санкції; гармонізувати межі втручання суб'єктів владних повноважень до суб'єктів вантажних перевезень на засадах пропорційності, законності та передбачуваності. Вимагають стандартизації умови угод перевезення й експедирування для різних видів транспорту, а також легалізація у формі фактичних дій телематичної інформації, що фіксують виконання зобов'язань.

Визнається пріоритет комплексної інтеграції різних видів вантажного транспорту в єдині схеми постачання з уніфікованими дефініціями та правилами, що відображає комплексність, мультимодальність і сталий розвиток у правовому регулюванні перевезень. Також потрібні синхронізація технічних стандартів безпеки, енергоефективності та екологічних показників із вимогами ЄС, установлення єдиних підходів до тарифоутворення з урахуванням витрат життєвого циклу активів, упровадження ризик-орієнтованих процедур для небезпечних і критичних вантажів, закладення

інституційної координації інфраструктурних інвестицій, логістичних хабів і «останньої милі».

Доцільно створити національну сертифіковану платформу е-документів за моделлю eFTI з API для бізнесу та органів публічної влади, що стало основою єдиної е-платформи документообігу та правової сили телематики. Потрібно надати рівної юридичної сили електронним накладним, коносаментом і записам трекінгу порівняно з паперовими; удосконалити реєстри ліцензій, транспортних засобів, страхових полісів і дозволів із онлайн-верифікацією; посилити ефективність вимог до кіберзахисту і збереження даних та проведення їх сертифікації; посилити достовірність фактичних дій, зафіксованих в автоматичному режимі, зокрема як доказів виконання або порушення зобов'язань, підстав і справедливої процедури автоматизованого розрахунків і накладення адміністративних санкцій.

Потребують законодавчої легалізації такі транспортні категорії, як «мультимодальні», «інтермодальні» і «комбіновані» перевезення, а також правовий статус оператора прямих змішаних перевезень і правила розподілу відповідальності між видами транспорту; уніфікація перевізних документів «від дверей до дверей» та порядку електронного оформлення; закріплення стандартів узаємодії логістичних центрів, терміналів і мікрохабів у міських зонах; інтегрування вимог до інтероперабельності даних і бронювання пропускної спроможності.

Також відзначаємо потребу гармонізації правил національних правил з ADR/RID/ADN, запровадження автоматичного оновлення технічних норм і навчання персоналу, що посилить нагляд за безпекою та спеціальними режимами; утвердження розгорнутого єдиного електронного реєстру маршрутів і дозволів для небезпечних, великогабаритних і стратегічних вантажів; обов'язкового GPS-моніторингу, системи оповіщення та тренажерної підготовки водіїв і екіпажів; уніфікації страхування цивільної відповідальності за класами ризику й підвищення вимог до фінансової спроможності перевізників; запровадження «єдиного вікна» доступу до

міжнародних коридорів із координацією пропускної спроможності та графіків, що стане основою інтеграції до мереж і стандартів ЄС через коридори та стимули; синхронізації технічних вимог, зокрема ERTMS, WLTP та Euro-стандартів, а також екологічні метрики з acquis ЄС. Розгортання механізмів PSO для суспільно важливих маршрутів із прозорою компенсацією перевізникам. Потрібні також поєднання концесії та публічно-приватного партнерства для модернізації портів, терміналів і залізничних вузлів, установлення податкових стимулів для оновлення парку на електротязі та водні, а також «зелені» публічні закупівлі.

Виявлений та узагальнений міжнародний досвід дає можливість запропонувати деякі законодавчі вдосконалення щодо проведення вантажних перевезень в Україні відповідно до європейських стандартів.

Об'єктивно потребують імплементації у вітчизняне законодавство правові норми Регламенту (ЄС) 2020/1056, що забезпечують використання сертифікованих платформ для обміну транспортними даними. Це дозволить компетентним органам приймати електронні документи нарівні з паперовими, скорочуючи адміністративні процедури та витрати бізнесу. Захист персональних і комерційних даних має бути гарантований через стандарти безпеки, сертифікацію платформ і шифрування обміну. На основі Регламенту (ЄС) № 913/2010 варто створити в Україні систему міжнародних вантажних коридорів із координацією інвестицій, управлінням пропускною спроможністю та технічною сумісністю. Засади «єдиного вікна» для доступу до маршрутів і бронювання потужностей забезпечать швидке та прозоре планування перевезень. Адміністрування такими коридорами має здійснюватися спільно представниками держави, перевізників та операторів терміналів.

В Україну можна запозичити італійський досвід обов'язкової сертифікації перевезень небезпечних, швидкопсувних вантажів та товарів із температурним режимом. Це забезпечить високий рівень безпеки та зменшить ризики псування або аварій. Контроль має здійснюватися через перевірку

технічного стану транспорту, кваліфікації водіїв і відповідність пакування міжнародним стандартам. Укладання письмових угод із чітким розподілом відповідальності між усіма учасниками логістичної схеми підвищить правову визначеність. На прикладі Іспанії варто законодавчо закріпити поняття «договірний перевізник» і «фактичний перевізник» для підвищення прозорості зобов'язань і захисту прав сторін. Це дозволить уникати правової невизначеності у випадках залучення субпідрядників. Визначення обсягу відповідальності кожної сторони в угоді зменшить ризик судових правових суперечок. Україна може запровадити програми, подібні до французької FRET21, що стимулюють компанії брати добровільні зобов'язання щодо зменшення екологічного впливу перевезень. Використання методологій на кшталт ECOGRAI дозволить оцінювати ефективність за уніфікованими індикаторами. Варто перейняти італійський досвід упровадження «розумних» систем управління автопарком, що включають оптимізацію маршрутів, контроль технічного стану транспорту та відстеження виконання графіків. Це зменшить витрати пального, скоротить час доставляння та підвищить безпеку руху. Інтеграція таких систем із національними та міжнародними платформами сприятиме кращій координації у процесах постачання.

Отже, можна підсумувати, що потрібні такі заходи, як закріплення прозорих моделей розподілу відповідальності між перевізником, відправником, оператором інфраструктури та експедитором; унормування стандартів якості послуг, часового сервісу й доказовості даних відстеження; упровадження обов'язкових механізмів управління ризиками та страхування з урахуванням видів вантажу й маршрутів; удосконалення типових угод з істотними умовами для різних видів транспорту й каналів доставляння; удосконалення законодавчої бази для підвищення ефективності, надійності й екологічності перевезень на основі кодифікованих правил логістичної мережі; гармонізація термінів і дефініцій, запровадження єдиних підходів до мультимодальних, інтермодальних і комбінованих перевезень; установлення уніфікованих вимог безпеки, енергоефективності та викидів для рухомого

складу і терміналів; закріплення належної процедури тарифоутворення з урахуванням витрат життєвого циклу активів; стандартизація обміну даними та електронний документообіг з правовою силою цифрових записів.

Також у сучасних умовах цифровізації потрібні такі заходи, як удосконалення системи електронного врядування транспортних перевезень як публічної складової правових відносин; створення інтегрованої публічної платформи з реєстрами транспортних засобів, ліцензій, страхових полісів і телематичних даних; налагодження взаємодії з бізнесом через API для доступу в реальному часі до статусів і перевірок; закріплення процесуальних строків надання електронних послуг і встановлення відповідальності за їх недотримання; забезпечення високого рівня кіберзахисту й належного режиму оброблення персональних і комерційних даних; повне юридичне закріплення електронних угод, смарт-контрактів і цифрових коносаментів; надання доказової сили телематичним подіям для підтвердження виконання або порушення зобов'язань; установлення стандартів інтероперабельності форматів даних між усіма учасниками логістичних схем; упровадження автоматизованих механізмів урегулювання правових суперечок за даними трекінгу та тайм-слотів; визначення справедливої межі юридичної відповідальності в разі збоїв алгоритмів чи помилок штучного інтелекту.

### **Висновки до розділу 3**

1. У європейській доктрині правового регулювання транспортних перевезень простежується тенденція до переходу від національних регуляторних підходів до наднаціональної системи управління, що базується на принципах «розумного», «зеленого» та інтегрованого транспорту. Наукові дослідження (P. Adityandra, A. Goel, P. Varjan та ін.) акцентують, що основним завданням сучасної політики ЄС є не лише розвиток інфраструктури, а й мінімізація негативних екологічних і соціальних наслідків мобільності.

Важливою складовою такого підходу є алгоритмічні та цифрові рішення, які забезпечують автоматизований контроль дотримання правових вимог, зокрема щодо робочого часу водіїв. Доктрина визначає, що ефективне регулювання потребує синхронізації технічних, економічних і правових інструментів, що гарантує однакові умови конкуренції. Значний акцент робиться на справедливому розподілі вигод між усіма учасниками транспортного ринку.

2. Європейська наукова думка також розглядає транспортні перевезення як ключовий чинник економічного зростання, інтеграції ринку та зміцнення єдиного транспортного простору. Дослідники підкреслюють, що правове регулювання в цій сфері має поєднувати гнучкість і стандартизацію, забезпечуючи швидке впровадження інноваційних рішень – від інтелектуальних транспортних систем до кіберфізичних платформ для координації руху. У центрі уваги перебуває підхід, за якого технічні стандарти, правові вимоги та ринкові стимули взаємно підсилюють одне одного. Наукові праці наголошують, що сучасні транспортні стратегії мають враховувати національні особливості країн-членів, але при цьому не порушувати єдності європейського правового поля. Особливої ваги набуває екологічна складова, що інтегрується в усі нормативні документи ЄС.

3. Регламент (ЄС) 2020/1056 від 15.07.2020 р. «Про електронну інформацію щодо вантажних перевезень» створив правові засади для добровільного використання електронних форматів транспортної інформації у міжнародних і внутрішніх перевезеннях. Документ визначає вимоги до сертифікованих платформ eFTI, які мають гарантувати захист персональних даних, конфіденційність і безпеку обміну. Компетентні органи зобов'язані приймати електронні дані нарівні з паперовими, що спрощує адміністративні процедури та зменшує витрати бізнесу. Регламент передбачає ухвалення технічних стандартів та правил сертифікації Єврокомісією, забезпечуючи уніфікацію технічних рішень в усьому ЄС. Такий підхід сприяє цифровізації транспортного сектору та інтеграції даних між видами транспорту.

Запровадження електронної взаємодії з органами влади знижує бар'єри для транскордонної логістики.

4. Регламент (ЄС) № 1072/2009 від 21.10.2009 р. «Про спільні правила доступу до міжнародного ринку автомобільних вантажних перевезень» установлює єдині умови для здійснення міжнародних автомобільних перевезень у межах ЄС. Він передбачає обов'язкову наявність ліцензії ЄС і сертифіката водія, що контролює законність працевлаштування водіїв із третіх країн. Особлива увага приділяється каботажним операціям, для яких встановлено часові обмеження та перелік винятків. Регламент спрямовано на створення рівних конкурентних умов, запобігання недобросовісним практикам і забезпечення прозорості ринку. Документ також регулює взаємне інформування між державами-членами та запроваджує санкційні механізми за порушення правил. Тобто він є базовим інструментом гармонізації автомобільних перевезень у ЄС.

5. Регламент (ЄС) № 913/2010 від 22.09.2010 р. щодо європейської залізничної мережі для конкурентоспроможних вантажних перевезень визначає правила створення й управління міжнародними вантажними коридорами. Він вимагає координації інвестицій, управління пропускнуою спроможністю та технічної сумісності, зокрема через упровадження ERTMS. Запроваджується «єдине вікно» для доступу до маршрутів та органи управління коридорами, що об'єднують представників держав-членів, операторів і терміналів. Регламент сприяє розвитку інтегрованої мережі, яка підвищує швидкість і надійність перевезень. Також установлюються стандарти моніторингу ефективності та звітування. Цей акт зміцнює конкурентоспроможність залізничних перевезень і зменшує бар'єри для міжнародної торгівлі.

6. Директива (ЄС) 2016/798 від 11.05.2016 р. «Про безпеку залізничного транспорту» закріплює єдиний правовий режим безпеки в межах ЄС. Вона встановлює обов'язок мати єдиний сертифікат безпеки для операторів, уніфіковані методи оцінювання ризиків та спільні цілі безпеки. Директива



передбачає незалежність органів, що розслідують інциденти, та прозорість висновків розслідувань. Значну увагу приділено координації між Європейським агентством залізничного транспорту й національними органами для ефективного нагляду. Документ сприяє формуванню єдиного європейського залізничного простору з високими стандартами безпеки.

7. Правове регулювання транспортних перевезень у Франції ґрунтується на комплексному поєднанні екологічних, економічних та соціальних пріоритетів, інтегрованих у законодавчі й підзаконні нормативно-правові акти. Центральним нормативним документом є Транспортний кодекс, який установлює режим праці та відпочинку водіїв, порядок зміни графіків, компенсацій і технічних перерв, що можуть визнаватися робочим часом. Особливе значення має регулювання тривалості робочого дня, погодження графіків із соціальними комітетами підприємств або інспекцією праці. Перевезення небезпечних вантажів регламентуються через імплементацію міжнародних угод ADR (Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів), RID (Правила міжнародного залізничного перевезення небезпечних вантажів), ADN (Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами), IMDG (Міжнародний морський кодекс небезпечних вантажів) та IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту) у національні процедури, зокрема наказ Arrêté TMD (Наказ про перевезення небезпечних вантажів) від 29 травня 2009 року. Законодавство передбачає вимоги до пакування, маркування, технічного стану транспорту та кваліфікації персоналу. Контроль за дотриманням норм здійснюють профільні державні органи залежно від виду транспорту та категорії вантажу. Екологічна складова інтегрована через стандарти Euro 5/6 (Європейські стандарти викидів для автотранспортних засобів п'ятого та шостого покоління) та вимоги зі скорочення викидів CO<sub>2</sub>. Значна увага приділяється цифровим інструментам документування та моніторингу перевезень. У результаті Франція формує правову базу, яка поєднує безпеку, екологізацію та соціальну відповідальність транспортного сектору.

8. Успішний французький досвід у регулюванні транспортних перевезень демонструє інтеграцію інноваційних підходів до вимірювання сталості й управління логістикою. Програма FRET21 (Програма добровільних зобов'язань для сталих вантажних і логістичних перевезень) та методологія ECOGRAI (Методологія для проєктування системи індикаторів ефективності) забезпечують уніфіковані індикатори, що дозволяють замовникам обирати перевізників з урахуванням екологічних критеріїв, навіть якщо вони не є обов'язковими. Участь великих компаній, як-от Carrefour, Renault і Coca-Cola, підвищує авторитетність інструментів і створює прецеденти для ринку. На рівні міської логістики прикладом є Хартія доставляння Парижа, яка разом із регіональними консультаціями Ради Іль-де-Франс забезпечує координацію політик і прозорість рішень. Дослідження кейсів перевезень охолоджених товарів між логістичними центрами виявило залежність витрат від сезонності, маршруту й ефективності перевізників. Застосовується кооперація між логістичними компаніями для оптимізації маршрутів і зменшення витрат. Система контролю небезпечних вантажів поєднує міжнародні стандарти та національні особливості, забезпечуючи підвищений рівень безпеки. Експерименти з екологічними показниками стимулюють впровадження інновацій у транспортний процес.

9. Правове регулювання вантажних перевезень в Італії визначається трьома ключовими нормативно-правовими актами – Законом № 298 від 6 червня 1974 року («Про встановлення правових засад автомобільних вантажних перевезень»), Законодавчим декретом № 395 від 22 грудня 2000 року («Про імплементацію Директиви Ради Європейського Союзу 98/76/ЄС щодо доступу до професії перевізника вантажів і пасажирів автомобільним транспортом») та Законодавчим декретом № 286 від 21 листопада 2005 року («Про лібералізацію та реорганізацію діяльності з автомобільного перевезення вантажів за винагороду»). Закон № 298 створив Національний реєстр автоперевізників (*Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi*), запровадивши обов'язкові умови для здійснення діяльності, зокрема окремі

секції для кооперативів і консорціумів. Національний Декрет № 395 імплементував Директиву Ради Європейського Союзу 98/76/CE), установивши критерії професійної придатності, фінансової стабільності та належної репутації. Декрет № 286 скасував тарифну регламентацію, відкривши ринок для договірного ціноутворення й підвищивши відповідальність за безпеку руху. Нормативи регулюють письмову форму угод, відповідальність учасників логістичної схеми, а також сертифікацію спеціалізованих перевезень, зокрема небезпечних вантажів і медикаментів. Професійна підготовка водіїв здійснюється згідно з вимогами Директиви 2003/59/ЄС – про початкову кваліфікацію та періодичну підготовку водіїв певних дорожніх транспортних засобів, що використовуються для перевезення вантажів або пасажирів. Законодавство Італії забезпечує гармонізацію національних норм із європейськими для полегшення транскордонних перевезень.

10. В Італії вже впроваджено низку успішних практичних рішень, які забезпечують ефективну реалізацію правових відносин у сфері вантажних перевезень. Розвиток інтермодальних хабів супроводжується налагодженою операційною координацією між портами та логістичними платформами, що підвищує швидкість і надійність обробки вантажів. Активно використовується платунінг вантажних автомобілів, зокрема з безпілотними послідовниками, що зменшує витрати пального та скорочує викиди, одночасно підвищуючи безпеку руху. Запроваджено сертифікацію спеціалізованих перевезень, включно з небезпечними вантажами та товарами, що потребують особливого температурного режиму, з жорстким контролем якості послуг. У сфері договірних відносин діє гнучка система укладання письмових угод із чітким розподілом відповідальності між учасниками логістичного ланцюга. Поширюється застосування «розумних» систем управління автопарком, які дозволяють оптимізувати маршрути, відстежувати технічний стан транспортних засобів та контролювати дотримання графіків. В інфраструктурних проєктах поєднуються інвестиції в модернізацію доріг,

терміналів і складів із технологічними інноваціями в обробленні й управлінні вантажопотоками.

11. Правове поле вантажних перевезень в Іспанії формується довкола законів «Про впорядкування сухопутних перевезень» і «Про угоду перевезення вантажів сухопутним транспортом». Перший установлює організаційно-правові засади здійснення перевезень, включаючи ліцензування, реєстрацію суб'єктів, доступ до ринку та можливість оренди транспорту. Передбачено авторизацію для регулярних, нерегулярних та змішаних перевезень, а також тимчасову кооперацію перевізників для покриття пікового попиту. Другий Закон деталізує договірні відносини, визначаючи ролі договірного й фактичного перевізника, обов'язковість письмової форми та умови відповідальності. У правовому полі закріплено правила для перевезення небезпечних і швидкопсувних вантажів, що інтегрують технічні, безпекові та санітарні стандарти. Іспанське законодавство гармонізоване з міжнародними конвенціями CMR та CIM, що забезпечує сумісність з європейським правом. Адміністративний контроль включає перевірку дотримання соціальних стандартів і вимог охорони довкілля.

12. Передовий досвід Іспанії в регулюванні транспортних перевезень поєднує доктринальний підхід і законодавчі інновації. Дослідження Х.-П. Родрігес Дельгадо доводить, що поняття угоди перевезення має доктринальне походження, однак у сучасних законах воно набуло чіткої правової форми. Уведення термінів «*porteador contractual*» і «*porteador efectivo*» дозволяє розмежовувати юридичну та фактичну відповідальність, що підвищує захист сторін. Г. Фошар у своїх дослідженнях звертає увагу на структурні проблеми залізничних перевезень, пов'язані з нестандартною колією та пріоритетом пасажирських інвестицій, але водночас відзначає потенціал мультимодальних платформ. Успішні приклади, як-от лінія Figueres–Perpiñán і маршрут Yiwu–Madrid, демонструють конкурентні переваги залізниці в міжнародній торгівлі. Законодавство активно підтримує

цифровізацію та екологізацію транспортного сектору, адаптуючи його до стандартів ЄС. Перевезення небезпечних і швидкопсувних товарів в Іспанії здійснюється за суворими регламентами, що поєднують міжнародні та національні норми. Така практика забезпечує стабільність, безпеку й інтегрованість логістичних операцій на європейському рівні.

13. В Іспанії застосовується низка ефективних рішень, що вже забезпечують належну реалізацію правових відносин у сфері вантажних перевезень. Запроваджено чітке розмежування між договірним перевізником (*porteador contractual*) та фактичним перевізником (*porteador efectivo*), що гарантує прозорість зобов'язань і захист прав сторін. У сфері інфраструктури активно розвиваються мультимодальні платформи, які поєднують залізничні, автомобільні та морські перевезення, забезпечуючи швидке перевантаження вантажів і скорочення часу доставляння. Успішно функціонують міжнародні залізничні маршрути, зокрема Figueres–Perpiñán та Yiwu–Madrid, які підвищують конкурентоспроможність іспанської логістики на світовому ринку. Законодавство підтримує цифровізацію процесів, включаючи електронні транспортні накладні та автоматизований контроль виконання угод. Для перевезення небезпечних і швидкопсувних товарів діють комплексні технічні та санітарні стандарти, гармонізовані з міжнародними угодами.

14. З'ясовано, що підвищення ефективності та надійності правових відносин вантажних перевезень в Україні забезпечується чітким поділом приватноправових і публічно-правових ролей учасників перевізного процесу, закріпленням прозорих моделей розподілу відповідальності між ключовими суб'єктами, упровадженням стандартів якості послуг, часових параметрів сервісу і доказовості даних відстеження. Важливим є впровадження обов'язкових механізмів управління ризиками та страхування, розроблення типових угод для різних видів транспорту і каналів доставляння. Створення кодифікованих правил для всієї логістичної мережі та гармонізація термінів і дефініцій сприяють уніфікації вимог безпеки, енергоефективності та

тарифоутворення. Уніфікація обміну даними та електронного документообігу надає правову силу цифровим записам.

15. Доведено, що електронне врядування у сфері транспортних перевезень як публічна складова правових відносин є ключовим чинником інтеграції процедур «єдиного вікна» для дозволів, митних і прикордонних операцій та створення публічної платформи з реєстрами транспортних засобів, ліцензій, страхових полісів і телематичних даних. Реалізація взаємодії бізнесу з державою через API забезпечує доступ до актуальної інформації в режимі реального часу. Установлення строків надання електронних послуг та відповідальності за їх недотримання підвищує якість сервісу. Запровадження кіберзахисту й режиму збереження персональних і комерційних даних гарантує інформаційну безпеку, а визнання електронних угод, смартконтрактів і цифрових коносаментів рівнозначними паперовим підсилює юридичну силу телематичних подій.

16. Розкрито ключові напрямки розвитку правової бази мультимодальних перевезень і логістичних центрів, уніфікації перевізних документів і правил взаємодії видів транспорту, підтримки концесій та державно-приватних партнерств для розвитку терміналів і міської «останньої милі». Упровадження стандартів сталого розвитку з урахуванням метрик викидів, шуму, енерговитрат і соціальних показників забезпечує екологічний вимір регулювання. Розроблення планів безперервності бізнесу та резервування маршрутів підвищує стійкість транспортної системи. Спрощення ризик-орієнтованих процедур у період воєнного стану гарантує пріоритетний пропуск критичних вантажів і гнучке коригування маршрутів, а спеціальні страхові режими для воєнних ризиків і механізми компенсації втрат забезпечують фінансову стабільність учасників перевізного процесу.

17. Запропоновано гармонізацію перевезень небезпечних вантажів із міжнародними стандартами ДОПНВ, RID і ADN, автоматичне оновлення технічних і навчальних вимог, створення єдиного електронного реєстру транспортних засобів, маршрутів і дозволів. Обов'язкове впровадження GPS-

моніторингу, систем оповіщення та тренажерної підготовки підвищує рівень безпеки. Уніфікація страхування цивільної відповідальності з урахуванням класів ризику збалансовує інтереси сторін. Посилення юридичної відповідальності за порушення вимог зменшує кількість інцидентів і негативний вплив на довкілля, а для автомобільного транспорту мають бути закріплені правила сертифікації, техогляду та безпеки, адаптовані до стандартів ЄС і WLTP.

18. Доцільним є подальша гармонізація технічних регламентів, правил безпеки, екологічних вимог і прав споживачів з європейськими стандартами, що охоплює доступ до ринку, ліцензування, робочий час і контроль перевізників. Імплементация цифрових інструментів ЄС для обміну даними та документами з наданням їм правової сили підвищує ефективність процедур. Синхронізація інвестиційних механізмів, концесій і державно-приватних партнерств з практиками ЄС створює сприятливі умови для модернізації інфраструктури. Передбачення перехідних періодів і підтримки бізнесу забезпечує плавну адаптацію до нових вимог та сприяє інтеграції до європейських транспортних мереж.

19. З'ясовано, що імплементация положень Регламенту (ЄС) 2020/1056 та створення сертифікованих платформ для обміну транспортними даними сприяє скороченню адміністративних процедур і витрат бізнесу. Надання електронним документам рівної юридичної сили з паперовими забезпечує швидкість і прозорість логістичних операцій. Важливим є гарантування захисту персональних і комерційних даних через стандарти безпеки, сертифікацію й шифрування. Створення системи міжнародних вантажних коридорів за моделлю Регламенту (ЄС) № 913/2010 дозволяє координувати інвестиції та управління пропускнуою спроможністю.

20. Доведено, що чітке законодавче розмежування повноважень приватних учасників і адміністративних органів у сфері вантажних перевезень і встановлення єдиних підходів до майнової відповідальності сторін зменшує ризик правових суперечок. Гармонізація меж втручання органів влади на

засадах пропорційності, законності та передбачуваності забезпечує баланс інтересів. Запропоновано комплексну інтеграцію різних видів вантажного транспорту в єдині схеми постачання з уніфікованими дефініціями та правилами. Синхронізація технічних стандартів безпеки, енергоефективності та екології з вимогами ЄС гарантує сумісність інфраструктури, а єдині підходи до тарифоутворення з урахуванням життєвого циклу активів підвищують економічну ефективність.

21. Обґрунтовано доцільність створення національної сертифікованої е-платформи документів за моделлю eFTI з API для бізнесу та органів влади. Надання електронним накладним, коносаментом і даним трекінгу правової сили нарівні з паперовими оптимізує документообіг. Удосконалення реєстрів ліцензій, транспортних засобів і дозволів з онлайн-верифікацією підвищує прозорість ринку. Законодавче закріплення понять «мультимодальні», «інтермодальні» та «комбіновані» перевезення створює правову основу для інтегрованих логістичних схем, а уніфікація перевізних документів і порядку електронного оформлення спрощує операційні процеси та підвищує ефективність міської доставки.

22. Підсумовано, що гармонізація національних правил з ADR/RID/ADN та автоматичне оновлення технічних норм посилюють безпеку й контроль спеціальних режимів. Єдиний електронний реєстр маршрутів і дозволів для небезпечних і великогабаритних вантажів забезпечує оперативність перевірок. Обов'язковий GPS-моніторинг, системи оповіщення та тренажерна підготовка зменшують ризики інцидентів. Синхронізація технічних стандартів, екологічних метрик і механізмів підтримки бізнесу з acquis ЄС сприяє інтеграції України в європейський транспортний простір.



## ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукового завдання, що полягає в розкритті теоретико-правових засад і складових правового регулювання вантажних перевезень в Україні. За результатами дисертаційної роботи сформульовано такі основні висновки:

1. Розкрито, що межі правового регулювання вантажних перевезень в Україні – це цілісна система врегульованих законом цивільно-правових майнових та особистих немайнових зв'язків між перевізниками, вантажовідправниками, вантажоодержувачами, іншими учасниками транспортного процесу та публічно-правової владно-правової координації адміністративних органів (ліцензування, контролю, нагляду) діяльності транспортних галузей. Вони охоплюють увесь комплекс організаційних, технічних і правових, організаційно-правових та організаційних дій, пов'язаних із підготовкою, здійсненням і супроводом переміщення вантажу, включаючи укладення угод, видання ліцензій, контрольні заходи та врегулювання правових суперечок. Об'єктними межами є вид вантажу, тип транспортного засобу, територіальні рамки та умови забезпечення його безпечного й своєчасного переміщення. Суб'єктний склад визначається як основними учасниками (оператор, фактичні перевізники, відправники, одержувачі), так і допоміжними (експедитори, транспортні біржі, термінали). Процедурні межі охоплюють укладення, виконання та припинення угод, взаєморозрахунки, а також застосування адміністративних санкцій і способів захисту прав. Просторові межі включають внутрішні перевезення та міжнародні сполучення, зокрема змішані, відповідно до міжнародних угод України. Часові межі регулювання простягаються від планування й підготовки перевезення до завершення його виконання і вирішення правових суперечок. Нормативні межі складаються з імперативних та диспозитивних приписів міжнародних транспортних конвенцій, законів, підзаконних нормативно-правових актів, які затвердили транспортні статuti, а також правил

перевезень. Особливі межі встановлюються для окремих категорій вантажів, які потребують спеціальних умов перевезення, охорони та страхування.

2. З'ясовано, що принципи правових відносин вантажних перевезень в Україні – це основоположні загально визнані засади, первинною складовою яких є не саме законодавство, а норми природного права, що, як правило, відображені в положеннях нормативно-правових актів. Вони визначають ціннісну та змістовну основу правового регулювання, забезпечуючи його стабільність, узгодженість і передбачуваність навіть в умовах трансформації правової системи. Ці принципи формують баланс між публічними інтересами держави та приватними інтересами учасників перевізного процесу, надаючи пріоритет безпеці, законності та справедливості. Їх зміст охоплює фундаментальні ідеї верховенства права, юридичної визначеності, добросовісності та розумності, які створюють правове середовище, орієнтоване на захист прав та інтересів усіх сторін. Рівність учасників ринку і свобода угоди забезпечують координаційний характер договірних відносин, сприяючи розвитку добросовісної конкуренції. Принципи пропорційності та мінімального потрібного втручання держави в господарську діяльність перевізників дозволяють зберегти свободу підприємництва та стимулюють ефективність перевезень. Гармонізація й уніфікація норм із міжнародними стандартами відкривають можливості інтеграції України у світовий транспортний простір та запровадження єдиних технічних і безпекових вимог. Комплексність регулювання охоплює безпеку руху, екологічні стандарти, тарифи, страхування та ліцензування, що в сукупності забезпечує цілісність транспортної політики. Економічна обґрунтованість тарифів і договірна відповідальність перевізників гарантують справедливий розподіл ризиків і належне збереження вантажів. Принципи відкритості, підзвітності та участі сприяють зміцненню довіри до органів публічного адміністрування та підвищують якість регуляторних процедур.

3. Доведено, що суб'єкти правових відносин вантажних перевезень – це нормативно визначені учасники цивільної, господарської та адміністративної

взаємодії, наділені правоздатністю, дієздатністю і за потреби – деліктоздатністю – для організації, виконання та контролю перевезення вантажів. До приватного кола належать перевізник, відправник, одержувач, експедитор, оператори інфраструктури й рухомого складу, а також логістичні платформи; до публічного – центральні органи виконавчої влади, регулятори на кшталт Укртрансбезпеки, митні, прикордонні та екологічні служби. Зміст їхнього статусу охоплює систему прав (укладати угоди, визначати маршрут і тариф, вимагати належного збереження вантажу та відшкодування збитків, користуватися інфраструктурою) і обов'язків (дотримуватися строків, правил безпеки й габаритно-вагового контролю, вести належний документообіг, забезпечувати страхове покриття та доступ органів контролю). Публічні суб'єкти реалізують владні повноваження через ліцензування, нагляд, стандарти й санкції, підтримуючи баланс приватної автономії та публічного інтересу, зокрема у сферах небезпечних, великовагових, мультимодальних і прикордонних перевезень. До системи інтегруються й колективні суб'єкти без статусу юридичної особи, що можуть набувати процесуальної спроможності для колективних звернень, участі в консультаціях і громадського контролю, хоча не є сторонами господарських угод і діють через уповноважених членів.

4. Розкрито, що об'єкти правовідносин вантажних перевезень в Україні охоплюють як матеріальні, так і нематеріальні блага, а також юридичну діяльність публічних і приватних суб'єктів щодо організації та здійснення перевезення. Матеріальним ядром є вантаж як індивідуально чи родово визначена річ, що є предметом угоди і перебуває під охороною права. До нематеріальних об'єктів належать послуги і результати дій з приймання, навантаження, перевантаження, транспортування, зберігання та видання. Юридично значущими є також грошові зобов'язання, тарифи, штрафи, страхові покриття й інші майнові права, що супроводжують перевізні зобов'язання. Не менш важливими об'єктами є документи й дані – транспортні накладні, е-коносаменти, заявки, акти, записи відстеження, які фіксують зміст прав та обов'язків сторін. Інфраструктура транспорту – шляхи сполучення,

термінали, логістичні центри, рухомий склад і засоби перевантаження – формує окремий пласт об’єктів із власним правовим режимом. Юридична діяльність приватних осіб охоплює укладення й виконання угод, узгодження умов перевезення, управління ризиками та захист порушених прав. Юридична діяльність публічних органів полягає в ліцензуванні, технічному нагляді, митному та екологічному контролі, стандартизації, а також у застосуванні заходів примусу. У цифровому середовищі об’єктами стають інформаційні системи і технологічні процеси, що забезпечують простежуваність, автентичність документів і прозорий обмін даними. У мультимодальних схемах об’єкти трансформуються від «речі» до «комплексу дій», тому їх визначення потребує договірної конкретизації та синхронізації з міжнародними стандартами.

5. Активізовано зміст правових відносин вантажних перевезень в Україні, що ґрунтується на інтеграції доктринальних підходів, фактичної поведінки учасників і нормативно визначених елементів регулювання. Ці відносини мають комплексний характер, поєднуючи суб’єктивні права, юридичні обов’язки, владні повноваження та відповідальність, що перебувають у корелятивному зв’язку. Фактичний зміст виявляється в послідовності логістичних і організаційних дій, які мають юридичне значення, тоді як юридичний зміст фіксує межі та механізми такої діяльності у правових нормах. Особливе місце належить правам і обов’язкам приватних осіб, які реалізуються у договірних відносинах і захищаються як цивільним, так і господарським законодавством. Водночас адміністративні органи забезпечують контроль, координацію та правозастосування, використовуючи законодавчо надані інструменти для дотримання стандартів безпеки, якості та правопорядку.

6. Узагальнено, що юридичні факти у сфері транспортних перевезень становлять ключовий елемент правових відносин, оскільки саме з ними норми права пов’язують виникнення, зміну або припинення прав та обов’язків учасників перевізного процесу. Вони забезпечують зв’язок між абстрактними

приписами та конкретними діями чи подіями, перетворюючи норму на реальний правовий результат. Юридичні факти виконують функцію доказової бази, підтверджуючи існування чи відсутність певних обставин у транспортних спорах. Їх належне документальне оформлення та верифікація гарантують правову визначеність і мінімізують ризики зловживань. Різноманітність видів юридичних фактів зумовлює їх класифікацію за вольовим критерієм, тривалістю, функціями та змістом, що дозволяє більш точно застосовувати правові норми. Значення мають як матеріальні, так і процесуальні факти, що визначають зміст прав і обов'язків, а також порядок їх доказування. Юридичні факти впливають на формування підзаконних нормативно-правових актів, будучи підставою для вдосконалення регулювання перевезень. У сфері позитивного регулювання вони підтверджують легітимність діяльності, відповідність стандартам і дотримання безпекових вимог. У цивільно-правовому аспекті вони визначають момент виникнення, зміну або припинення зобов'язань, впливаючи на розподіл ризиків і відповідальності. В адміністративно-правовій площині юридичні факти є основою для здійснення ліцензування, контролю, накладення адміністративних санкцій та прийняття інших адміністративних актів.

7. Виявлено й узагальнено, що нормативно-правове забезпечення транспортних перевезень у Європейському Союзі ґрунтується на гармонізації національних підходів із наднаціональною системою адміністрування, що поєднує принципи «розумного», «зеленого» та інтегрованого транспорту. ЄС формує єдину правову рамку для всіх видів транспорту, приділяючи особливу увагу безпеці, екології та цифровізації. Уніфіковані стандарти встановлюють правила доступу до ринку, моніторингу діяльності та взаємодії між учасниками транспортного процесу, забезпечуючи сумісність і прозорість. Єдиний підхід до сертифікації та оцінювання ризиків підвищує рівень безпеки, а екологічні вимоги інтегруються в усі етапи перевезень. Франція вирізняється комплексним підходом, поєднуючи екологічні стандарти з інноваційними

методами оцінювання сталості. Італія демонструє баланс між високими вимогами до доступу до професії перевізника, лібералізацією тарифів та розвитком сучасних логістичних технологій. Іспанія успішно гармонізує національні норми з європейськими, забезпечуючи чіткий розподіл відповідальності між учасниками перевезень і розвиток мультимодальних платформ. У всіх трьох країнах ефективно реалізуються цифровізація документів, автоматизація контролю, екологічний моніторинг і кооперація логістичних операторів. Інфраструктурні інвестиції поєднуються з технологічними інноваціями, що підвищує ефективність та конкурентоспроможність транспортних систем. Стандартизація технічних вимог забезпечує безпечне та стабільне функціонування перевезень у спільному транспортному просторі. ЄС стимулює розвиток мультимодальних коридорів і скорочення шкідливих викидів, створюючи умови для стійкого розвитку галузі транспортних перевезень.

8. Удосконалення правових відносин вантажних перевезень в Україні має передбачати більш рельєфний розподіл приватноправових і публічно-правових ролей учасників перевізного процесу, закріплення прозорих моделей розподілу відповідальності та впровадження стандартів якості послуг і доказовості даних відстеження. Електронне врядування із застосуванням процедур «єдиного вікна» та публічних платформ для реєстрів і перевірок у режимі реального часу забезпечить прозору взаємодію публічних органів із приватними особами, насамперед суб'єктами господарювання. Розвиток правової бази мультимодальних перевезень і логістичних центрів, уніфікація перевізних документів та підтримка державно-приватних партнерств сприятимуть модернізації інфраструктури. Гармонізація перевезень небезпечних вантажів із міжнародними стандартами, створення електронних реєстрів і впровадження GPS-моніторингу підвищують рівень безпеки. Подальше узгодження технічних регламентів, екологічних вимог і прав споживачів з європейськими нормами зміцнює конкурентоспроможність українських перевізників на європейському ринку. Імплементация Регламенту

(ЄС) 2020/1056 і створення сертифікованих платформ для обміну транспортними даними зменшують адміністративні бар'єри та витрати. Законодавча уніфікація тарифоутворення та синхронізація технічних стандартів з ЄС забезпечують прозорість і сумісність транспортних систем. Створення національної сертифікованої е-платформи документів і правове визнання електронних записів як доказів оптимізує документообіг. Уніфікація перевізних документів і стандартів взаємодії логістичних центрів підвищить ефективність міської та регіональної доставляння вантажів. Гармонізація правил з ADR/RID/ADN, автоматичне оновлення технічних норм і посилення контролю спеціальних режимів сприяють безпечності та надійності перевезень.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністративне право та адміністративний процес. Повний курс : підручник / В. Галунько, П. Діхтієвський, А. Берлач та ін. ; за заг. ред. В. Галунька, В. Фелика. Вид. 5-те. Одеса : Видавництво «Юридика», 2025. 700 с.
2. Адміністративне право України (загальна частина): навч. посіб. / Остапенко О. І. Ковалів М. В., Єсімов С. С. та ін. ; Вид. 2-е, доп. Львів : СПОЛОМ, 2021. 616 с.
3. Адміністративне право України. Повний курс : підручник / В. Галунько, П. Діхтієвський, О. Кузьменко та ін. ; за ред. В. Галунька, О. Правоторової. Видання четверте. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. 656 с.
4. Адміністративне право України: підручник / за заг. ред. П. В. Діхтієвського. Київ : Видавництво Людмила, 2023. 771 с.
5. Андрухів О.І. Фізична особа як суб'єкт цивільних прав. *Право і суспільство*. 2024. № 2. С. 558–561. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.2.78>
6. Аракелян Т. Проривні ідеї у залізничному машинобудуванні: модернізовані локомотиви на ЗПП та водні. Таллінн : Operail, 2021. URL: <https://operail.com/>.
7. Афанасьєва О. К., Іваніца К. С. Перспективи створення та функціонування міжнародних логістичних центрів в Україні. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 19–21.
8. Білецький А. Л. Нормативне регулювання організації перевізного процесу. *DICTUM FACTUM*. 2025. № 1(17). С. 98–108.



9. Бобрик В. І., Брагінський М. І., Щербина В. С. Цивільне право України: підручник / за ред. В. І. Бобрика. Київ.: Центр учбової літератури, 2020. 608 с.

10. Борисова В. І., Баранова Л. М., Бєгова Т. І. та ін. Цивільне право: підручник : у 2 т. / за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Харків : Право, 2011. Т. 1 (Загальна частина). 656 с.

11. Борисюк Д. В., Чернієнко Р. В. Транспортування вантажів у рамках концепцій «lean transportation» та ситуаційного управління. *XVII міжнародна науково-практична конференція «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту»*. 2024. С. 39–40.

12. Буркинський Б. В., Ільченко С. В., Кенс А. В. Регіональні дослідження вантажних перевезень внутрішнім водним транспортом України. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 11–14.

13. Вантаж. Словник української мови: в 11 т. / АН УРСР, Інститут мовознавства ім. О. О. Потебні. Київ : Наукова думка, 1970–1980. Т. 1. С. 295. URL: <https://sum.in.ua/s/vantazh>.

14. Вантажні перевезення по Україні. *ТОВ «Нова пошта»*. 2023. URL: [https://novaposhta.ua/cargo\\_transportation](https://novaposhta.ua/cargo_transportation).

15. Власенко О. С., Сікорська В. А., Туданова Є. В. Удосконалення управління людськими ресурсами для сталого розвитку логістичних компаній. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 90–93.

16. Власенко О. С., Суботкін О. О. Перспективи розвитку аутсорсингу логістичних послуг в Україні. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and*

*Prospects*) : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 23–26.

17. Власова В. П., Рябова К. Ю. Вплив глобальної «зеленої» трансформації економіки на морські порти. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 99–100.

18. Вовк Ю.Я., Вовк І.П., Митник І.В. Роль транспортної телематики у забезпеченні стійкості транспортно-експедиторської діяльності під час гуманітарних конфліктів. *XVII міжнародна науково-практична конференція «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту»*. 2024. С. 41–42. URL: <https://triare.net/insights/transportation-telematics-systems-to-improve-logistics/>.

19. Волкова А. В. Механізм правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом. *Юридичний вісник*. 2014. № 1 (30). С. 96–100. URL: [https://www.lawvisnyk.onua.edu.ua/archive/2014/1\\_2014/17.pdf](https://www.lawvisnyk.onua.edu.ua/archive/2014/1_2014/17.pdf).

20. Гайша О.О., Кардаш А.В. Аналіз особливостей використання безпілотних наземних транспортних засобів у комплексі з безпілотним літальним апаратом. *Матеріали XVII міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту»* (с. 43–44). Міжнародний класичний університет імені Пилипа Орлика. 2024. URL: <https://mku.edu.ua/conference2024/transport>.

21. Галуцько В. В., Панова О. О., Харитоновна О. І. Адміністративне право України (загальна частина): підручник. Херсон : Олді-Плюс, 2020. 412 с.

22. Ганайлюк Б. А. Презентація пропозиції державно-приватного партнерства «Організація швидких міських та регіональних пасажирських залізничних перевезень у межах Львівської міської агломерації, області та Західної України». Львів : ТзОВ «Львівські Лінії», 2021. URL: <https://lembberger-linien.com/>.

23. Гапатин Р. Оновлення модельного ряду вантажних вагонів України. Стрий : ДМЗ «Карпати». 2021. URL: <https://dmzkarpaty.com/>.
24. Гетманець О. В., Погрібний С. П., Суржинський М. М., Гетманець Х. О. Теорія держави і права: підручник. 3-є вид., допов. і переробл. Харків : Право, 2015. 608 с.
25. Голуб, Д. В. Аулін, В. В., Кічура Р. П., Ювженко О. Ю. Цільовий підхід синтезу транспортно-логістичних систем як складних організаційно-технічних процесів. *Матеріали XVII міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту»* (с. 54–56). Кропивницький: Центральноукраїнський національний технічний університет. 2024. URL: <https://cntu.edu.ua/conference2024/transport>.
26. Гонтар З. Г. Адміністративне право : навч. посіб. / Львів : СПОЛОМ, 2019. 172 с.
27. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 № 436-IV. *База даних «Законодавство України»* (Кодекс втратив чинність на підставі Закону № 4196-IX від 09.01.2025) / *Верховна Рада України*. 2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/436-15>.
28. Гринюк Р.Ф., Деркач Е.М. Щодо правового статусу окремих суб'єктів транспортної діяльності. *Право та економіка*. 2019. № 2. С. 67–76. DOI: 10.31558/2518-7953.2019.2.9.
29. Грищенко Н. В. Перспективи розвитку інтегрованої транспортно-логістичної системи. *Матеріали XVII міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту»* (с. 57–58). Харків: Український державний університет залізничного транспорту. 2024. URL: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>.
30. Грищенко В. Ф., Грищенко І. В. Основні нормативно-правові акти, які суттєво впливають на конкурентоспроможність водного транспорту України. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку*

(*Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects*) : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 102–107.

31. Гусєва, О. В. Виклики та можливості цифровізації транспорту в Україні: нові технології на службі суспільства. *Матеріали XVII міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту»* (с. 65–66). Кривий Ріг: ВСП «Автотранспортний фаховий коледж» Криворізького національного університету. 2024. URL: <https://www.kname.edu.ua/index.php/uk/>.

32. Дем'янчук М. А. Стратегічні напрями досягнення конкурентних переваг водного транспорту України. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 108–111.

33. Державна реєстрація громадського об'єднання, що не має статусу юридичної особи. *Портал Дія*. 2025. URL: <https://diia.gov.ua/services/derzhavna-reyestraciya-gromadskogo-obyednannya-shcho-ne-maye-statusu-yuridichnoyi-osobi>.

34. Деркач Е., Павлюк С. Актуальні питання правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. *Господарське право і процес*. 2017. № 12. С. 89–93.

35. Діденко Л.В. Напрями дослідження інституту цивільних процесуальних відносин // *Соціальне право*. 2018. № 1. С. 193–202. URL: <https://sociallaw.com.ua/archive/2018/1/33.pdf>.

36. Довгуша М.П. Предмет угоди транспортного експедирування // *Теорія і практика правознавства*. 2018. Вип. 2 (14). С. 1–10. DOI: 10.21564/2225-6555.2018.14.143465

37. Жихарєва В. В., Івченко В. П. Реверсивна логістика як новий етап життєвого циклу транспортної галузі України. *Транспорт та логістика:*

*сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 112–115.

38. Завальний А. Методологічні та теоретичні основи пізнання юридичних фактів : монографія. Київ : Вид-во Європейського університету, 2011. 95 с.

39. Загальна теорія держави і права : підручник для студентів юридичних вищих навчальних закладів / за ред. М.В. Цвіка, О.В. Петришина. Харків : Право, 2009. 584 с.

40. Загальна теорія права: підручник / За заг. ред. М.І. Козюбри. Київ : Ваіте, 2015. 392 с.

41. Зміст. Словник української мови. *Slovnuk.ua*. 2005–2025. URL: <https://slovnuk.ua/index.php?swrd=зміст>

42. Іванищук А.А., Підберезних І.Є Сердюк Є.В. Порівняльна характеристика Туреччині та України. *Право та державне управління*. 2024. № 4. С. 430-436. DOI: <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.4.58>.

43. Іванищук А.А., Підберезних І.Є., Сердюк Є.В. Публічне адміністрування авіаційного транспорту:

44. Кавуненко Т. Петиції та ініціативи: чому громадяни не використовують своє право на громучасть. *LIGA.net*. 16.10.2019. URL: <https://blog.liga.net/user/tcavunenko/article/34802>.

45. Карпенко О., Каращук В. Аналіз та перспективи розвитку залізничної галузі в Україні. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 116–119

46. Кашканов, А. А., Буряк, В. В. Функції транспортно-логістичних систем доставляння зернових культур. *Збірник матеріалів XVII Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи*

розвитку автомобільного транспорту» (с. 88–90). Вінниця : Вінницький національний технічний університет. 2023. URL: <https://vntu.edu.ua/>

47. Ковбатюк М. В., Ковбатюк Г. О. Ініціатива трьох морів як ефективний шлях розвитку міжнародного економічного співробітництва // *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 120–122.

48. Кодекс адміністративного судочинства України : Кодекс України; Кодекс, Закон від 06 липня 2005 № 2747-IV. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2747-15>.

49. Козельська, К. А. Автотранспортний потенціал України в умовах євроінтеграції у післявоєнний період. *Зб. матеріалів XVII Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту»* (с. 107–108). Маріуполь: ВСП «Маріупольський фаховий коледж» ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет». 2023. URL: <https://pstu.edu/>.

50. Копиленко О. П. Правознавство. Розділ 3. Юридичні факти як підстави виникнення, зміни та припинення правовідносин. *UKRTEXTBOOK*. 2024. URL: <https://ukrtextbook.com/pravoznavstvo-kopilenko-o-p/pravoznavstvo-kopilenko-o-p-3-yuridichni-fakti-yak-pidstavi-viniknennya-zmini-ta-pripinennya-pravovidnosin.html>.

51. Кравчук В.М. Цивільне право України: загальна частина: навч. посіб. / В.М. Кравчук. Львів : Львівський нац. ун-т ім. І. Франка, 2021. 336 с.

52. Лідовець Р. А. Поняття вантажу за договором перевезення вантажу. *Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія: Право*. 2011. Вип. 17. С. 117–122. URL: <https://eprints.oa.edu.ua/id/eprint/1169/1/lidovets.pdf>.

53. Лотоцька В.М. Логістика в Україні під час війни. *Grand Logistics Company*. 2024. URL: <https://glc.in.ua/uk/logistika-vo-vremya-voyny-v-ukraine>.
54. Лужанська Н. О., Лебідь І. Г., Сауляк Л. В., Піцик М. Г. Аналіз ризиків при здійсненні експортних операцій з товарами. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 36–37.
55. Лукасевич-Крутник, І. С. Угодані зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України : дис. ... д-ра юр. наук : 12.00.03. Тернопіль, 2019. 502 с.
56. Максименко В. М. До проблеми еволюції концепцій дослідження категорії «об'єкт правовідносин». *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2019. № 40. С. 61–64. DOI: <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2019.40.14>.
57. Марисюк В.О. Особливості транспортування небезпечних вантажів спеціальними автомобілями. *XVII міжнародна науково-практична конференція : «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту»*. 2024. С. 150–152.
58. Момотюк В. О., Фірсова С. Г. Логістичні технології у цифровому світі // *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 39–40.
59. Мудрик Р. Я. Порухення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та їх правові наслідки: кваліфікаційна робота на здобуття ступеня магістра за спеціальністю 081 «Право». Тернопіль : Західноукраїнський національний університет, 2020. 113 с.
60. Надьон В. В. Суб'єктивний обов'язок як елемент змісту цивільних правовідносин : монографія / В. В. Надьон. Харків : Право, 2017. 392 с.

61. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках. Затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 року № 1550. Урядовий кур'єр. 2025. № 1.

62. Об'єкт. Словник української мови. SLOVNYK.UA. 2024. URL: <https://slovnyk.ua/index.php?swrd=об%27ект>

63. Овчарук С. С., Курило І. В. Деякі особливості публічного адміністрування міграційних процесів в умовах воєнного стану в Україні. *Право і суспільство*. 2024. №4. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.4.69>.

64. Онищук О.О. Механізм адміністративно-правового запобігання та протидії корупції. *Форум права*. 2010. № 4. С. 686–689 . URL: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2010-4/10oootpk.pdf>.

65. Острожинська І.І. Правовий статус сторін та зміст угоди перевезення автомобільним транспортом. Магістерська робота. Тернопільський національний економічний університет. Юридичний факультет. Кафедра цивільного права і процесу. Тернопіль, 2017. 90 с.

66. Павлов С. Локомотивний парк АТ «Укрзалізниця» потреби та можливості оновлення. Київ : АТ «Укрзалізниця». 2021. URL: <https://www.uz.gov.ua/>.

67. Павловська Н. В. Особливості та значення деліктоздатності суб'єктів адміністративно-правових відносин. *Наукові записки*. Серія: Право. 2023. Вип. 14. С. 318–321. DOI: <https://doi.org/10.36550/2522-9230-2023-14-318-321>. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1814187.pdf>.

68. Павлюк С. М. Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні : дис. ... д-ра філософії: 081 «Право». Вінниця, 2020. 193 с.

69. Петренко О. І., Потаповська М. О. Підходи до класифікації портових кластерів. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали



Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 46–47.

70. Підберезних І.Є., Іванищук А.А., Сердюк Є.В. Адміністративно-правове регулювання авіаційного транспорту в Греції: порівняльний аналіз з Україною. *Юридичний науково-електронний журнал*. 2025. № 1. С. 727–732. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2025-1/172>.

71. Повітряний кодекс України : Кодекс України; Закон, Кодекс від 19 травня 2011 № 3393-VI. *База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України*. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/3393-17>.

72. Погрібний І. М. Генеза складу правових відносин. *Право і безпека*. 2022. № 3 (86). С. 161–168. DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2022.3.14>. URL: <https://journal-law.uvs.vn.ua/index.php/journal/article/view/723>.

73. Принцип. Словник української мови: в 11 т. Редкол.: І. К. Білодід та ін. Київ : Наукова думка, 1970–1980. Т. 7. С. 322. URL: <https://www.slovnyk.ua/index.php?swrd=принцип>.

74. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05 квітня 2001 № 2344-III. *База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України*. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2344-14>.

75. Про адміністративну процедуру : Закон України від 17 лютого 2022 № 2073-IX. *База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України*. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2073-20>.

76. Про залізничний транспорт : Закон України від 04 липня 1996 № 273/96-ВР. *База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України*. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/273/96-%D0%B2%D1%80>.

77. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Наказ; Мінтрансв'язку України від 27 грудня 2006 № 1196. *База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України*. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0310-07>.

78. 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>.

79. Про звернення громадян : Закон України від 02 жовтня 1996 № 393/96-ВР. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/393/96-%D0%B2%D1%80>).

80. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 квітня 1997 № 280/97-ВР. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/280/97-%D0%B2%D1%80>.

81. Про мультимодальні перевезення : Закон України від 17 листопада 2021 № 1887-ІХ. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1887-20>.

82. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 06 квітня 2000 № 1644-ІІІ. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. 2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1644-14>.

83. 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>.

84. Прокудін Г. С., Прокудін О. Г., Прокудіна І. І. Прийняття оптимальних стратегій при виконанні вантажних перевезень в умовах невизначеності. *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 53–55.

85. Прохоренко І. І. Аналіз ринкових можливостей підприємства та оцінювання його конкурентоспроможності в ТОВ «Нова Пошта»: кваліфікаційна бакалаврська робота. Київ : *Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана*, 2023. 49 с.

86. Рада погодила електронну петицію «Запустити комунальний великогабаритний громадський транспорт до смт. Брюховичі». *Львівська міська рада*. 30.11.2018. URL: <https://www.lvivrada.gov.ua>.

87. Разбейко Н. В. Роль юридичних фактів в правовому регулюванні транспортної діяльності. *Часопис Київського університету права*. 2009. №1. С. 189–193.

88. Рівень довіри соціальним інституціям у 2021–2024 роках. *Київський міжнародний інститут соціології*. 2024. URL: <https://kiis.com.ua/?lang=ukr&cat=reports&id=1467&page=1>.

89. Рішення Господарського суду Волинської області від 28 серпня 2024 року у справі № 903/660/24 за позовом ТОВ «Авангард Транс» до підприємця Філюка Івана Антоновича про стягнення 1 195 913 грн. 2024. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/121315790/>.

90. Рішення Господарського суду Дніпропетровської області від 09 лютого 2024 року у справі № 904/3480/23 (документ № 116886419). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116886419>.

91. Рішення Господарського суду Закарпатської області від 05 березня 2025 р. у справі № 907/1006/24. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/125671493>.

92. Рішення Господарського суду Львівської області від 01 листопада 2021 року у справі № 914/2458/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100703478>.

93. Рішення Господарського суду міста Києва від 17 травня 2024 року у справі №910/2903/24. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. № 119098584. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119098584>.

94. Розсоха С.С. Адміністративно-правовий статус Вищої кваліфікаційної комісії нотаріату в Україні. *Галицькі студії. Юридичні науки*. 2024. № 6. С. 37–42. DOI: [https://doi.org/10.32782/galician\\_studies/law-2024-6-6](https://doi.org/10.32782/galician_studies/law-2024-6-6).

95. Романова І. Розуміння поняття правовідносин. *Новітні кримінально-правові дослідження*. 2017. С. 317–319. URL: <https://ir.nmu.org.ua/bitstream/handle/123456789/155254/317-319.pdf>.

96. Рябушин В. В. Суб'єкти правових відносин вантажних перевезенням в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2025. № 4. С. 576-580. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2025-4/139>.

97. Рябушин В.В. Деякі аспекти вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні. *Тези доповідей науково-практичної конференції «Актуальні проблеми адміністративно-правових наук та публічне адміністрування у галузях молоді та спорту» імені академіка Академії АПН Ігоря Пекарєва»* (Київ, 8 липня 2025). Київ : Академія адміністративно-правових наук. Науково-дослідний інститут морського і космічного права, 2025. URL: <https://www.ssaals.com.ua/wp-content/uploads/Riabushyn-Piekarev-1-2.pdf>.

98. Рябушин В.В. Зміст правових відносин вантажних перевезенням в Україні. *Право і суспільство*. 2025. № 1. С. 815-822. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.1.120>.

99. Рябушин В. В. Морські перевезення в системі транспортних правовідносин України. *Безпека в інтелектуальному вимірі* : матеріали Всеукр. науково-практ. конф., м. Київ, 3 лип. 2023 р. Київ, 2023. С. 219–222.

100. Рябушин В.В. Об'єкт правових відносин вантажних перевезенням в Україні. *Право та державне управління*. 2025. № 1. С. 266-273. DOI: <https://doi.org/10.32782/pdu.2025.1.36>.

101. Сліпченко А. В. Сліпченко В О. Цифрова річ як «новий» об'єкт «нових» цивільних правовідносин. *Право і безпека– Law and Safety*. 2023. № 4 (91). С. 68-81 URL: <https://pb.univd.edu.ua/index.php/PB/article/view/778/591>.

102. Рябушин В.В. Особливості вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні. *Тези доповідей науково-практичної конференції «Актуальні проблеми адміністративного-правових наук та підприємництва» імені члена-кореспондента Академії АПН Кирила Драмаренка*. Київ :

Академія адміністративно правових наук. Науково-дослідний інститут морського і космічного права, 2025. URL: <https://www.ssaals.com.ua/wp-content/uploads/Riabushyn-Dramarenko.pdf>.

103. Савенко В. Правовідносини як форма відображення юридичної природи суспільних відносин в державі. *European Political and Law Discourse*. 2015. Vol. 2. Issue 2. С. 148–152. URL: [https://evropsky-rozhled.eu/wp-content/uploads/2015/04/EUROPEAN-POLITICAL-AND-LAW-DISOURSE-2\\_2015.pdf](https://evropsky-rozhled.eu/wp-content/uploads/2015/04/EUROPEAN-POLITICAL-AND-LAW-DISOURSE-2_2015.pdf).

104. Селіщев С. В., Трюхан О. М., Український Є. О. Управління ризиками на транспортно-логістичних підприємствах. *Бізнес Інформ*. 2025. № 2. С. 337–342. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2025-2-337-342>.

105. Сірко Р.Б. Щодо виникнення відносин із перевезення залізничним транспортом. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: юридичні науки*. 2020. Т. 31 (70), № 2, ч. 1. С. 117–120. DOI: <https://doi.org/10.32838/2707-0581/2020.2-1/22>.

106. Сірко Р.Б. Правове регулювання перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти залізничним транспортом на шляху до євроінтеграції. *Часопис цивілістики*. 2015. № 22. С. 66–68. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/bitstreams/78a06173-58f7-4193-ad81-0d7593b29de9/download>.

107. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: підручник. Харків : Консум, 2006. 656 с.

108. Слово «суб'єкт». Словник української мови в 11 томах. *Slovnyk.ua*. URL: <https://slovnyk.ua/index.php?swrd=суб'єкт>.

109. Судова практика: Хто відповідальний за перевищення вагових та габаритних параметрів. *Судова влада України*. 2023. URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/113021393>.

110. Тарельник Н. В. Класифікація ризиків під час вантажних перевезень автомобільним транспортом. *Вісник Вінницького політехнічного інституту*. 2021. № 4. С. 92–98. DOI: <https://doi.org/10.31649/1997-9266-2021-157-4-92-98>.

111. Теорія держави і права. Академічний курс : підруч. / за ред. О.В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 688 с.
112. Теорія держави і права : підруч. / за ред. В. В. Копейчикова. Київ : Юрінком Інтер, 2000. 368 с.
113. Теорія держави і права : підручник / за ред. О. В. Петришина. Харків : Право, 2015. 368 с.
114. Титаренко В. Є., Судейченко В.Р. Розвиток тенденцій використання автомобілів з електротягою. *XVII міжнародна науково-практична конференція «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту»*. 2024. С. 226–227.
115. Ткачов В. Проект оновлення парку вантажних вагонів на 2022–2028 роки. Київ : АТ «Укрзалізниця», 2021. URL: <https://uz.gov.ua/>
116. Факт. Словник української мови. *Slovnyk.ua*. URL: <https://slovnyk.ua/index.php?swrd=факт>.
117. Цивільне право України. Загальна частина: підручник / за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнєцової, Р.А. Майданика. 3-тє вид., перероб. і допов. Київ : Юрін- ком Інтер, 2010. 976 с.
118. Цивільне право України: навч. пос. Мазур О.С. Київ.: Центр навчальної літератури, 2006. 384 с.
119. Цивільне право України: підручник : в 2 т. Т. 1 / кол. авторів; за ред. Г.Б. Яновицької, В.О. Кучера. Львів : «Новий Світ-2000», 2014. 444 с.
120. 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>.
121. Шамін М. В. Логістика морських перевезень вантажів // *Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects)* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 листопада 2021 р.). Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. С. 71–73.

122. Шемаєв, В. Стратегія співпраці 2021–2024 Deutsche Bahn (Німецька залізниця) Міністерство інфраструктури України АТ «Укрзалізниця». *Міністерство інфраструктури України*. 2021. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32992.html>.

123. Шемет У.Р., Косяченко К.Є. Об'єкти цивільних прав: особливості та парадокси їх визначення. Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. *Серія: Юридичні науки*. 2019. Т. 30 (69). № 6. С. 56–60. DOI: <https://doi.org/10.32838/2707-0581/2019.6/11>.

124. Шишка Р. Б. Механізм правового регулювання перевезень // *Юридичний вісник*. 2014. № 3 (32). С. 120–125.

125. Янковська Л., Петрик І. Безпека перевезення вантажів у ланцюгу постачання України: управління ризиками та правові аспекти. *Law, Business & Sustainability Herald*. 2022. Vol. 2, Issue 149. С. 22–31. DOI: <http://doi.org/10.46489/lbsh.2022-2-1-5>.

126. Яроцький В., Ясюк Є., Юхимюк О. Предмет угоди міжнародного змішаного перевезення вантажу. *Економіка. Фінанси. Право*. 2024. № 3. С. 129–132. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2024.3.27>.

127. Aditjandra P. T. (2018). Europe's Freight Transport Policy: Analysis, Synthesis and Evaluation. *Preparing for the New Era of Transport Policies: Learning from Experience*. Chapter 8. P. 197–243. DOI: <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2018.07.006>.

128. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. (2025). Código del Transporte de Mercancías por Carretera. Actualizado. Ministerio de la Presidencia. *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. URL: [https://www.boe.es/biblioteca\\_juridica/codigos/codigo.php?id=327](https://www.boe.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=327).

129. Bazghadze T. (2022). Relationship between Contract of Carriage of Goods and Bill of Lading // *Journal of Law*. № 1. С. 93–94.

130. Beck, K., Esquillor, J., Zarei, M. M., Froes, I., Hauswald, I., Giannakopoulou, A., & Flämig, H. (2025). Integrating last-mile logistics models

with customer choices, sustainable demand, and data economy. *European Transport Research Review*. 17 (1), 29. DOI: <https://doi.org/10.1186/s12544-024-00683-9>.

131. Besselink B., Turri V., van de Hoef S.H., Liang K.-Y., Alam A., Martensson J., Johansson K.H. (2015). Cyber-physical Control of Road Freight Transport. arXiv preprint, arXiv:1507.03466v1 [cs.SY]. URL: <https://arxiv.org/abs/1507.03466>.

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

133. Code des transports, Partie réglementaire, Livre III : Réglementation du travail spécifique au transport routier, Articles R3311-1 à R3315-12. Version consolidée au 2 août 2025. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000033450205>.

134. Commission Implementing Regulation (EU) 2016/545 of 7 April 2016 on procedures and criteria concerning framework agreements for the allocation of rail infrastructure capacity. OJ L 94, 8.4.2016, pp. 1–11. ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/545/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/545/oj).

135. Commission Regulation (EU) No 1305/2014 of 11 December 2014 on the technical specification for interoperability relating to the telematics applications for freight subsystem of the rail system in the European Union and repealing the Regulation (EC) No 62/2006. OJ L 356, 12.12.2014, pp. 438–488. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj>.

136. Dablanc L., Diziain D., Levifve H. (2011). Urban freight consultations in the Paris region // *European Transport Research Review*. Vol. 3. P. 47–57. URL: <https://etr.springeropen.com/articles/10.1007/s12544-011-0049-2>.

137. Decreto Legislativo 21 novembre 2005, n. 286. Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore. Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n.



6 del 09-01-2006. URL: <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005-11-21;286!vig=>.

138. Decreto Legislativo 22 dicembre 2000, n. 395. Attuazione della direttiva del Consiglio dell'Unione europea n. 98/76/CE del 1° ottobre 1998, modificativa della direttiva n. 96/26/CE del 29 aprile 1996, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali. Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 303 del 30-12-2000 Suppl. Ordinario n. 222. URL: <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2000-12-22;395!vig=>.

139. Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety (recast). OJ L 138, 26.5.2016, pp. 102–149. URL: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>.

140. Diver L. Legal Subject. In: Hildebrandt M. (ed.). (2023). Text-driven Law, Chapter 3.4.2, *COHUBICOL Project*. URL: <https://publications.cohubicol.com/research-studies/text-driven-law/chapter-3/legal-subject-subjective-rights-legal-powers/legal-subject>.

141. Fauchard, Gaëlle. (2025). «Cómo puede el transporte ferroviario de mercancías en España convertirse en una alternativa factible para el año 2026?». *Cahiers de civilisation espagnole contemporaine [En línea]*. 26 | 2021, Publicado el 23 julio 2021, consultado el 06 mayo. URL: <https://journals.openedition.org/ccec/12179>; DOI: <https://doi.org/10.4000/ccec.12179>.

142. Goel A. (2018). Legal aspects in road transport optimization in Europe. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. Vol. 114. P. 144–162. DOI: 10.1016/j.tre.2018.02.011.

143. Ivanishchuk A., Kutsenko V., Boiko V., Zubov O., Kyrychenko B. (2023). Missile Weapons as an Instrument of Crime: Issues of Criminal Liability

and Jurisdiction. *Advanced Space Law*. Vol. 11. P. 27-38. DOI: <https://doi.org/10.29202/asl/11/3>.

144. Jefatura del Estado. Ley 15 (2009)., de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. «BOE» núm. 273, de 12/11/2009. *Última actualización publicada el 02/08/2022*. URL: <https://www.boe.es/eli/es/l/2009/11/11/15/con>.

145. Kubasáková I., Kubáňová J., Kollárová P. The Case Study of International Transport by the Freight Forwarder in France // Communications Scientific Letters of the University of Zilina. 2021. Vol. 23, No. 4. P. A256–A263. URL: <https://www.researchgate.net/publication/355000830>.

146. Legal Fact. Legal Dictionary by Farlex. The Free Dictionary. URL: <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/legal+fact>

147. Legge 6 giugno 1974, n. 298. Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada. Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 200 del 31-07-1974. URL: <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1974-06-06;298!vig=>.

148. Marzano V., Tinessa F., Fiori C., Tocchi D., Papola A., Aponte D., Cascetta E., Simonelli F. (2022). Impacts of truck platooning on the multimodal freight transport market: An exploratory assessment on a case study in Italy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 163. pp. 100–125. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.07.001>.

149. Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. La réglementation du transport de marchandises dangereuses (TMD). Publié le 5 février 2024, mis à jour le 26 juin 2025. *ÉCOLOGIE*. URL: <https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-du-transport-marchandises-dangereuses-tmd>.

150. Monios J. (2015). Intermodal transport as a regional development strategy: the case of Italian freight villages. *Growth and Change*, 47(3), 363–377. DOI: <https://doi.org/10.1111/grow.12129>.

151. Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market (recast). *Official Journal of the European Union*. 2009. L 300. pp. 72–87. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>.

152. Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road. *European Union*. 2007. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370>.

153. Regulation (EU) 2020/1056 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 on electronic freight transport information. OJ L 249, 31.7.2020, pp. 33–48. *EUR-LEX*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1056>.

154. Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight. *EUR-Lex*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32010R0913>

155. Rodríguez Delgado, Juan Pablo. (2011). La mercantilidad del contrato de transporte terrestre de mercancías. *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 281.2011, parte Estudios, Editorial Civitas, SA, Pamplona. BIB 2011\16019.

156. Sosedová, J., & Galierikova, A. (2021). Carriage and legal conditions of maritime transport in the process of globalization. *SHS Web of Conferences*, 92, 09014. DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20219209014>.

157. Touratier-Muller, N., & Jaussaud, J. (2021). Development of Road Freight Transport Indicators Focused on Sustainability to Assist Shippers: An Analysis Conducted in France through the FRET 21 Programme. *Sustainability*, 13(17), 9641. URL: <https://doi.org/10.3390/su13179641>.

158. Varjan P., Gnap J., Ďurana P., Kostrzewski M. (2018). Research on Relationship Between Road Freight Transport and Infrastructure in European Countries. *Transport and Communications*. Vol. 6. No. 2, pp. 25–29. URL: [https://www.researchgate.net/publication/347741829\\_Research\\_on\\_Relationship\\_Between\\_Road\\_Freight\\_Transport\\_and\\_Infrastructure\\_in\\_European\\_Countries](https://www.researchgate.net/publication/347741829_Research_on_Relationship_Between_Road_Freight_Transport_and_Infrastructure_in_European_Countries)

159. Vrije Universiteit Brussel. (2019–2023). CoHuBiCoL: Counting as a Human Being in the Era of Computational Law. Horizon 2020 Research and Innovation Programme, grant agreement No 788734. 2020. *European Research Council*. URL: <https://researchportal.vub.be/en/projects/cohubicol-counting-as-a-human-being-in-the-era-of-computational-l>

160. Whitney, J. (2022). Creating a Digital Corridor for Domestic & International Rail Freight Transport. *New Jersey, USA: InterRes (Int'l Resources)*. URL: <https://railexpoua.com/wp-content/uploads/2021/10/%D0%...%83.pdf>

161. Yankovska L., Petryk I. (2022). Safety of Cargo Transportation in the Ukrainian Supply Chain: Risk Management and Legal Issues // *Law, Business & Sustainability Herald*. Vol. 2, Issue 1. P. 49–56. DOI: <https://doi.org/10.46489/lbsh.2022-2-1-5>.

162. Council of the European Union. (2024, June 13). TEN-T: Council gives final green light to new regulation ensuring better and sustainable connectivity in Europe [Press release]. Brussels: Council of the EU. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/06/13/trans-european-transport-network-ten-t-council-gives-final-green-light-to-new-regulation-ensuring-better-and-sustainable-connectivity-in-europe/>

163. European Commission. (2024, May). EU-Ukraine solidarity lanes: Factsheet. Brussels: European Commission. URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/878620/Factsheet\\_EU-UA\\_Solidarity\\_Lanes\\_EN.pdf.pdf](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/878620/Factsheet_EU-UA_Solidarity_Lanes_EN.pdf.pdf)

164. European Commission. Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE). (2024, August 14). Solidarity lanes: Latest figures – July 2024. Brussels: European Commission.

165. European Court of Auditors (ECA). (2023). Special report 08/2023: Intermodal freight transport – EU support not sufficiently effective. Luxembourg: Publications Office of the European Union. URL: [https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr-2023-08/sr-2023-08\\_en.pdf](https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr-2023-08/sr-2023-08_en.pdf)

166. European Parliament Research Service (EPRS). (2023, December 4). CountEmissionsEU – Measuring emissions from transport services (BRIEF). Brussels: European Parliament. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/757562/EPRS\\_BRI\(2023\)757562\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/757562/EPRS_BRI(2023)757562_EN.pdf)

167. European Union Agency for Railways (ERA). (2024). Report on railway safety and interoperability in the EU 2024. Valenciennes: ERA. URL: <https://www.era.europa.eu/system/files/2024-06/Report%20on%20Railway%20Safety%20and%20Interoperability%20in%20the%20EU%202024.pdf>

168. Gyrenko I. V. (2013). Specific Aspects of International Legal Regulation of Flora / I. Gyrenko // Princeton Journal of Scientific Review. Special issue. Post-Soviet view. – 2013. – Number 2. June. – P. 99–109

169. Gyrenko I.V., Kurzova V.V. (2015). Legal Aspects of Accession to the Berlin Manifesto 225 / I.V. Gyrenko. Environmental Policy and Law. Volume 45, issue 5. <http://content.iospress.com/journals/environmental-policy-and-law/45/5>.

170. International Transport Forum (OECD). (2022, July 11). Dealing with the war's impacts on Ukraine's ports. Paris: OECD/ITF. URL: <https://www.itf-oecd.org/war-impacts-ukraine-ports-grain>

171. International Union of Railways (UIC) & International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR). (2024). Report on combined transport in Europe. Paris: UIC. URL: [https://uic.org/IMG/pdf/uic\\_uirr\\_report\\_2024-2.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/uic_uirr_report_2024-2.pdf)

172. Ivanishchuk A., Kutsenko V., Boiko V., Zubov O., Kyrychenko B. (2023)/ Missile Weapons as an Instrument of Crime: Issues of Criminal Liability and Jurisdiction. Advanced Space Law. 2023. Vol. 11. P. 27-38. DOI: <https://doi.org/10.29202/asl/11/3>.

173. Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network (recast). Official Journal of the European Union, L, 2024. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj/eng>

174. United States Department of Agriculture (USDA), Agricultural Marketing Service. (2023, June). Ukraine grain transportation. Washington, DC: USDA. URL: <https://www.ams.usda.gov/sites/default/files/media/UkraineJune2023.pdf>

## ДОДАТКИ

## Додаток А

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:*

1. Рябушин В.В. Зміст правових відносин вантажних перевезенням в Україні. *Право і суспільство*. 2025. № 1. С. 815-822.  
DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.1.120>
2. Рябушин В.В. Об'єкт правових відносин вантажних перевезенням в Україні. *Право та державне управління*. 2025. № 1. С. 266-273.  
DOI: <https://doi.org/10.32782/pdu.2025.1.36>
3. Рябушин В.В. Суб'єкти правових відносин вантажних перевезенням в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2025. № 4. С. 576-580.  
DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2025-4/139>

*які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

4. Рябушин В.В. Деякі аспекти вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні. *Актуальні проблеми адміністративно-правових наук та публічне адміністрування у галузях молоді та спорту*: матеріали науково-практичної конференції (Київ, 8 лип. 2025). Київ: Академія адміністративно-правових наук. Науково-дослідний інститут морського і космічного права, 2025. URL: [tps://www.ssaals.com.ua/wp-content/uploads/Riabushyn-Piekarev-1-2.pdf](https://www.ssaals.com.ua/wp-content/uploads/Riabushyn-Piekarev-1-2.pdf).
5. Рябушин В.В. Морські перевезення в системі транспортних правовідносин України. *Безпека в інтелектуальному вимірі*: матеріали Всеукр. науково-практ. конф. (Київ, 3 лип. 2023 р.) Київ: Київський університет інтелектуальної власності та права, 2023. С. 219–222.
6. Рябушин В.В. Особливості вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні. *Актуальні проблеми адміністративного-правових наук та підприємництва*: матеріали науково-практичної конференції (Київ, 3 лип.

2025 р.) Київ: Академія адміністративно правових наук. Науково-дослідний інститут морського і космічного права, 2025. URL: <https://www.ssaals.com.ua/wp-content/uploads/Riabushyn-Dramarenko.pdf>



**СОЦІОЛОГІЧНЕ ОПИТУВАННЯ**  
**БЛАНК**  
**ПАМ'ЯТКА ДЛЯ РЕСПОНДЕНТІВ**

Шановний(а) респонденте!

Вас запрошено взяти участь в анонімному опитуванні, присвяченому проблемам і перспективам розвитку правових відносин вантажних перевезень в Україні.

Опитування є добровільним, конфіденційним і проводиться дистанційно. Ваші відповіді будуть використані в узагальненому вигляді для наукових і практичних цілей – зокрема для підвищення безпеки, ефективності, екологічності правових відносин вантажних перевезень в Україні

Будь ласка, відповідайте чесно. Якщо Вам важко надати відповідь, питання можна пропустити.

**1. Чи користувались Ви послугами вантажних перевезень?**

- ☐ Так
- ☐ Ні

**2. Як Ви оцінюєте рівень безпеки та надійності вантажних перевезень?**

- ☐ Задовільний
- ☐ Незадовільний

**3. На які витрати, на Вашу думку, Уряд України має планувати бюджетні кошти?**

- ☐ На створення державних компаній для забезпечення більш безпечних та ефективних вантажних перевезень
- ☐ Для непрямої підтримки приватних компаній (через погашення відсотків по кредитах) з метою підвищення безпеки та ефективності вантажних перевезень

**4. Визначте ефективні засоби удосконалення безпеки та ефективності вантажних перевезень (можна обрати кілька варіантів)**

- ☐ Нормативне розмежування приватних і публічних складових вантажних перевезень з метою мінімізації корупції та збільшення конкуренції
- ☐ Удосконалення електронного врядування із застосуванням процедур «єдиного вікна» (створення національної сертифікованої е-платформи документів та правове визнання електронних записів)
- ☐ Гармонізація вантажних перевезень із європейськими стандартами
- ☐ Запровадження та автоматичне оновлення норм європейських угод **ADR** (міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів), **RID** (міжнародне залізничне перевезення небезпечних вантажів), **ADN**

(міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами)

**5. Які види вантажних перевезень, на Вашу думку, є найбільш безпечними та ефективними?**

(Можна обрати кілька варіантів)

- ☐ Автомобільні
- ☐ Залізничні
- ☐ Морські та річкові
- ☐ Авіаційні
- ☐ Комплексні (мультимодальні)

## **РЕЗУЛЬТАТИ**

### **соціологічного опитування щодо проблем і перспектив розвитку правових відносин вантажних перевезень в Україні**

Було опитано 633 респонденти, які мають право голосу, з різних регіонів України (крім тимчасово окупованих територій АРК та окремих районів Донецької, Запорізької, Херсонської, Луганської обл.). Пропорційно охоплено всі основні вікові та соціальні групи. Період опитування – перше півріччя 2024 р. і перше півріччя 2025 р.

#### **1. Досвід користування послугами вантажних перевезень**

Більшість респондентів (78 %) зазначили, що користувались послугами вантажних перевезень. Решта 22 % повідомили, що такого досвіду не мають. Це свідчить про значну залученість опитаних до сфери транспортної логістики.

#### **2. Оцінка рівня безпеки та надійності перевезень**

46 % опитаних вважають рівень безпеки та надійності вантажних перевезень задовільним. 54 % респондентів оцінили його як незадовільний, підкреслюючи наявність проблем у дотриманні технічних стандартів та організації процесів.

#### **3. Пріоритети бюджетного фінансування**

41 % респондентів підтримали ідею створення державних компаній для підвищення безпечності та ефективності перевезень. 59 % вважають за доцільне спрямувати кошти на непряму підтримку приватних перевізників, зокрема через компенсацію відсоткових ставок за кредитами.

#### **4. Заходи з удосконалення безпечності та ефективності перевезень**

Найбільш підтриманими стали:

- гармонізація з європейськими стандартами (72 %);
- удосконалення електронного врядування із впровадженням “єдиного вікна” (68 %);

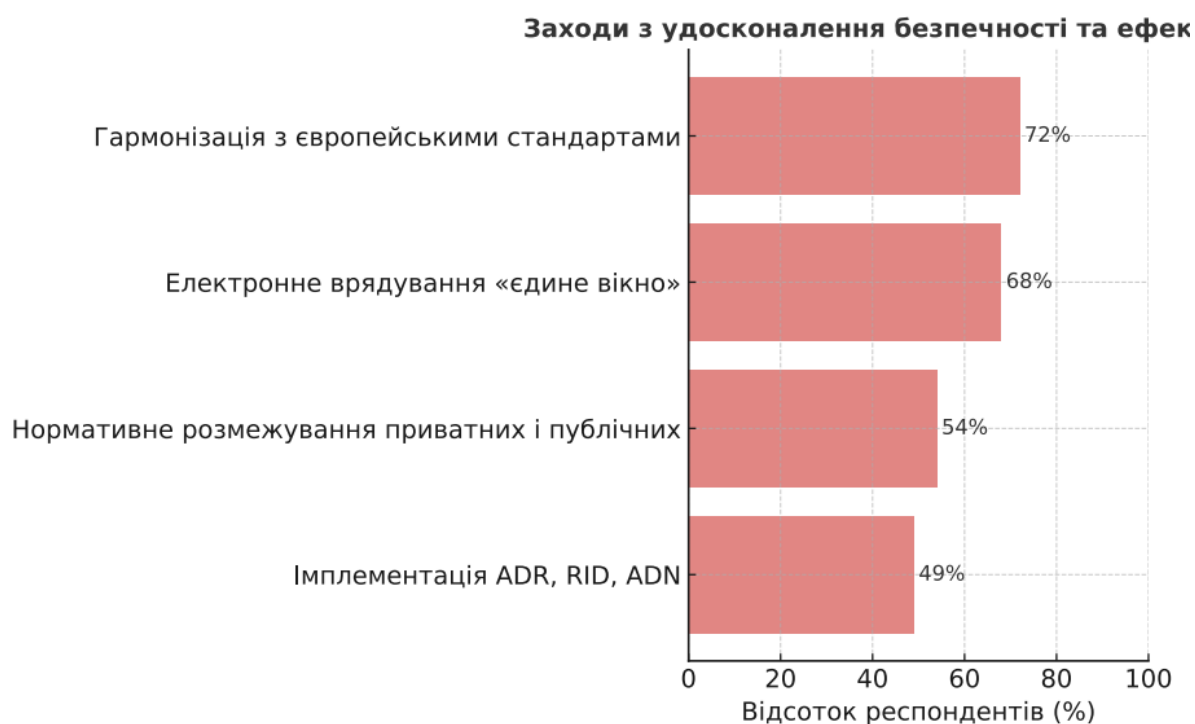
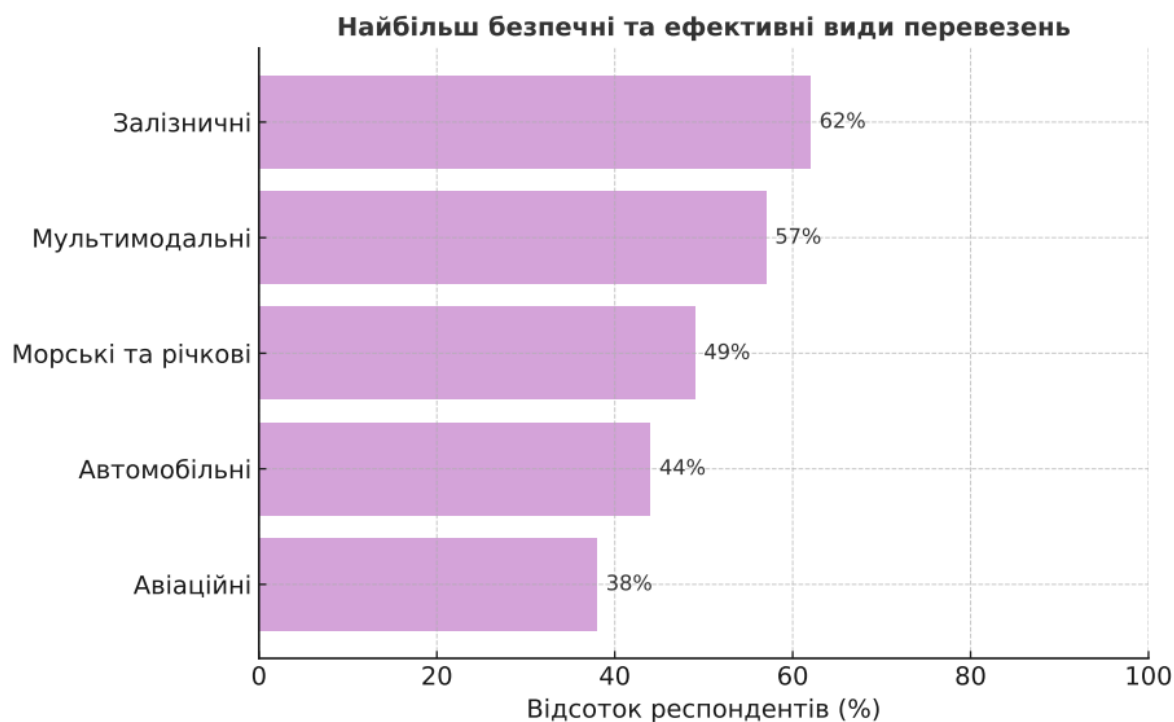
- нормативне розмежування приватних і публічних складових (54 %);
- імплементація норм ADR, RID та ADN (49 %).

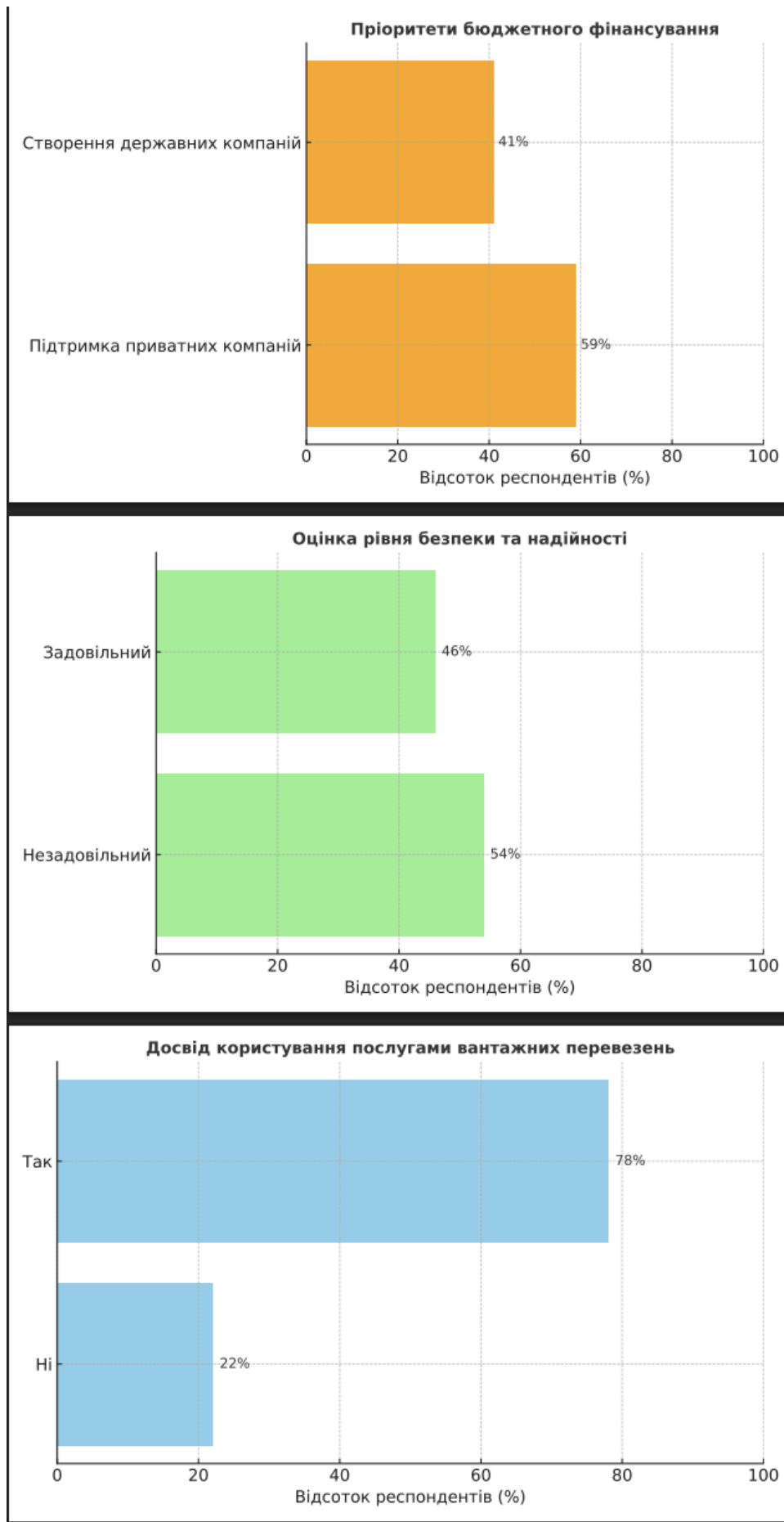
Респонденти наголошували на потребі комплексного впровадження цих заходів.

#### **5. Види перевезень, що вважаються найбільш безпечними та ефективними**

Серед обраних варіантів лідирують залізничні перевезення (62 %) та мультимодальні схеми (57 %). Далі – морські та річкові (49 %), автомобільні (44 %) і авіаційні (38 %).

**Наочні результати соціологічного опитування щодо проблем і перспектив розвитку правових відносин вантажних перевезень в Україні в графіках**





ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. Президента Науково-дослідного  
інституту публічного права,  
доктор юридичних наук, професор

Сергій КОРОЄД

« 18 » серпня 2015 р.

## А К Т

**впровадження результатів дисертаційного дослідження  
Рябушина Василя Володимировича на тему «Правові відносини  
вантажних перевезень в Україні», поданого на здобуття ступеня доктора  
філософії зі спеціальності 081 «Право» у науково-дослідну діяльність  
Науково-дослідного інституту публічного права**

Комісія в складі: завідувача відділу докторантури і аспірантури, доктора юридичних наук, професора Сороки Лариси Володимирівни, завідувача відділу науково-правових експертиз та законопроектних робіт, доктора юридичних наук, професора Куркової Ксенії Миколаївни, доктора юридичних наук, старшого дослідника Козіна Сергія Миколайовича склала цей акт про те, що матеріали дисертаційного дослідження Рябушина Василя Володимировича на тему «Правові відносини вантажних перевезень в Україні» мають необхідний теоретичний, методологічний рівень і практичну значимість та використовуються у науково-дослідній діяльності наукових відділів Науково-дослідного інституту публічного права під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень, спрямованих на вдосконалення системи публічного адміністрування транспортної інфраструктури, удосконалення нормативно-правової бази мультимодальних перевезень, гармонізації технічних регламентів та впровадження інноваційних підходів до безпеки перевезень, включаючи автоматизований GPS-моніторинг і цифрові телематичні сервіси та використовуються Інститутом в межах реалізації науково-дослідної теми «Правове забезпечення прав, свобод та законних інтересів суб'єктів публічно-правових відносин» (номер державної реєстрації №0120U105390).

Використання результатів дисертації сприятиме активізації та підвищенню ефективності наукової роботи працівників відділів та аспірантів Науково-дослідного інституту публічного права.

**ВИСНОВОК**

Результати дисертаційного дослідження Рябушина Василя Володимировича на тему «Правові відносини вантажних перевезень в Україні» вважати впровадженими у науково-дослідну діяльність Науково-дослідного інституту публічного права, під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень, спрямованих на вдосконалення системи публічного адміністрування транспортної інфраструктури, удосконалення нормативно-правової бази мультимодальних перевезень, гармонізації технічних регламентів та впровадження інноваційних підходів до безпеки перевезень, включаючи автоматизований GPS-моніторинг і цифрові телематичні сервіси.

Голова комісії:

Члени комісії:



Лариса СОРОКА

Ксенія КУРКОВА

Сергій КОЗІН



Товариство  
з обмеженою відповідальністю  
САЄНС ЕНД СПЕЙС  
вул. Г. Кірпи 2А, м. Київ 03035  
тел. (073) 049 98 97  
sciencespace.com.ua  
E-mail: scinspace@gmail.com



LIMITED LIABILITY COMPANY  
SCIENCE AND SPACE  
2A Kirpy str, Kyiv 03035  
tel. +38 (063) 765 93 66  
sciencespace.com.ua  
E mail: scinspace@gmail.com

№

№

№

### АКТ

**упровадження результатів дисертаційного дослідження аспіранта  
Рябушина Василя Володимировича з теми «Правові відносини  
вантажних перевезень в Україні» у правозастосовну діяльність ТОВ  
«Саєнс енд Спейс»**

Комісія Товариства з обмеженою відповідальністю «Саєнс енд Спейс» склала цей акт про те, що матеріали дисертаційного дослідження Рябушина Василя Володимировича з теми «Правові відносини вантажних перевезень в Україні» (на здобуття наукового ступеня доктора філософії; галузь знань 08 «Право», спеціальність 081 «Право») мають належний теоретичний рівень та високу практичну значущість для вдосконалення правового регулювання та підвищення ефективності діяльності у сфері проєктування і використання транспортних засобів.

Під час обговорення наданих матеріалів було встановлено, що окремі положення зазначеного дослідження вже застосовуються у правозастосовній діяльності Товариства з обмеженою відповідальністю «Саєнс енд Спейс». Зокрема, впроваджено пропозиції щодо удосконалення нормативно-правового регулювання мультимодальних перевезень, гармонізації технічних регламентів і тарифоутворення, посилення заходів безпеки перевезення небезпечних вантажів шляхом використання автоматизованих систем GPS-моніторингу, створення електронних ресетрів та застосування уніфікованих процедур страхування цивільної відповідальності з урахуванням класів ризику.

**ВИСНОВОК:** результати дисертаційного дослідження Рябушина Василя Володимировича з теми «Правові відносини вантажних перевезень в Україні» вважати впровадженими у правозастосовну діяльність Товариства з обмеженою відповідальністю «Саєнс енд Спейс».

Заступник директора ТОВ «Саєнс  
енд Спейс», доктор філософії у галузі  
«Право»



**Ігор ГЛОБЕНКО**

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. Президента Науково-дослідного  
інституту публічного права,  
доктор юридичних наук, професор

  
Сергій КОРОЄД  
« 18 » вересня 2015 р.

## АКТ

упровадження результатів дисертаційного дослідження  
Рябушина Василя Володимировича на тему «Правові відносини  
вантажних перевезень в Україні», поданого на здобуття ступеня доктора  
філософії зі спеціальності 081 «Право» в освітній процес Науково-дослідного  
інституту публічного права

Комісія в складі: завідувача відділу докторантури і аспірантури, доктора юридичних наук, професора Сороки Лариси Володимирівни, завідувача відділу науково-правових експертиз та законопроектних робіт, доктора юридичних наук, професора Куркової Ксенії Миколаївни, провідного наукового співробітника, доктора юридичних наук, старшого дослідника Козіна Сергія Миколайовича склала цей акт про те, що матеріали дисертації Рябушина Василя Володимировича на тему «Правові відносини вантажних перевезень в Україні» (на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 «Право») мають необхідний теоретичний, методологічний рівень і практичну значимість та використовуються в освітньому процесі. Під час обговорення наданих матеріалів комісією було констатовано, що окремі положення дослідження було використано при розробленні лекційних курсів з дисципліни, яка викладається у Науково-дослідному інституті публічного права, а саме «Адміністративне право та процес: доктринальні та практичні проблеми», при підготовці відповідних підручників, навчальних посібників, а також у контексті інших дисциплін, які викладаються в Інституті. Лекційний курс окремих тем навчальних дисциплін увібрав положення цього дисертаційного дослідження.

## ВИСНОВОК:

результати дисертаційного дослідження на тему: «Правові відносини вантажних перевезень в Україні» Рябушина Василя Володимировича вважати впровадженими в освітній процес Науково-дослідного інституту публічного права з дисципліни «Адміністративне право та процес: доктринальні та практичні проблеми».

Голова комісії:

Лариса СОРОКА

Члени комісії:

Ксенія КУРКОВА

Сергій КОЗІН

