

Список використаних джерел:

1. Brain Fitzgerald, Fuping Gao, Damien O'Brien, Sampung Xiaoxiang SHI Copyright law, digital content and the Internet in the Asia-Pacific. *Sydney university press*. 2008. URL: <https://eprints.qut.edu.au/13632/1/13632.pdf>
2. Pedro Remoaldo Copyright Infringement, Law and Borders on the Internet. June 1998. URL: <https://paginas.fe.up.pt/~mgi97018/is/copyright.html>
3. The Right to Share: Principles on Freedom of Expression and Copyright in the Digital Age. 2013. URL: <https://www.article19.org/data/files/medialibrary/3716/13-04-23-right-to-share-EN.pdf>

Бондар Павло Вадимович,

аспірант кафедри цивільного права

Національного університету «Одеська юридична академія»

ПОНЯТТЯ ТА ВИДИ СУБ'ЄКТІВ ЦИВІЛЬНИХ ПРАВОВІДНОСИН В СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ

На сьогоднішній день економіка співпраці вже складає конкуренцію традиційній економіці корпорацій. У застарілій моделі індустріального капіталізму компанії всі активи належали власникам компаній та компанії контролювали все, а наймані співробітники лише працювали на них. У новітній економіці співпраці (шеринговій економіці) виникають кардинально інші відносини.

За час існування транспортних агрегаторів в Україні (навіть в їх протовигляді телефонних сервісів та офлайнових транспортних бірж) законодавцем здійснювалися спроби врегулювання відповідних відносин, але кожен раз не вдавалося досягнути компромісу між захистом прав учасників ринку перевезень, публічними інтересами щодо забезпечення оподаткування та контролю за діяльністю перевізників та забезпеченням комфорту клієнтів та свободи підприємництва перевізників.

Сучасні мобільні додатки розширюють можливості пошуку суб'єктів договірних відносин, полегшують комунікацію та скорочують відстань між сторонами цивільних договорів. Однак, вищеназвані переваги мають і зворотній бік, адже технологічні можливості окремих застосунків дають змогу при укладенні цивільних договорів та виконанні зобов'язань за ними

нівелювати законодавчі вимоги щодо реєстрації суб'єктів, отримання дозволів та ліцензування діяльності, а також, використовуючи цифрові технології при укладені цивільних договорів, вдається уникнути контролю з боку компетентних органів держави.

Розглядаючи питання суб'єктного складу правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів слід відзначити, що дані відносини не є однорідними навіть у цій характеристиці, адже в залежності від статусу транспортного агрегатора та функцій, що останній на себе покладає правові відносини щодо надання послуг перевезення з використанням транспортних агрегаторів можуть розкладатися на декілька взаємопов'язаних але різнорідних правовідносин (інформаційних, транспортних, посередницьких, комунікативних тощо), де окремі суб'єкти не пов'язані взаємними правами та обов'язками або представляти собою багатосуб'єктні правовідносини, де кожний з суб'єктів має взаємні права та обов'язки.

Вирішення питання ідентифікації та систематизації кола суб'єктів правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів передбачає аналіз наявних поглядів щодо ідентифікації та систематизації кола суб'єктів транспортних правовідносин та аналогічних до досліджуваних інформаційних правовідносин.

Як слушно відзначає К. Рябова, в межах суб'єктів транспортного права, аналогічно до суб'єктів господарського права чітко простежується дворівневий характер їх складу. Так, з одного боку коло суб'єктів транспортного права представлено суб'єктами, які безпосередньо приймають участь у транспортній діяльності (суб'єкти приватного права), з іншого боку – суб'єктами права, які здійснюють управління і нормативне регулювання такої діяльності (суб'єкти публічного права) [1, с.144]. В межах даного дослідження зосередимося саме на безпосередніх суб'єктах транспортних правовідносин.

Суб'єктами транспортних правовідносин є конкретні їх учасники (сторони), тобто фізичні та юридичні особи, а також інші суб'єкти цивільного права, які наділені правами й обов'язками у сфері транспортної діяльності, надання послуг, передбачених транспортно-правовими нормами. Ними можуть бути громадяни, підприємства, організації, державні органи, недержавні структури тощо. В законодавчих і нормативних актах вони зазначаються узагальненою термінологією як вантажовідправник, перевізник, вантажоодержувач, пасажир [2, с. 43].

На відміну від класичних транспортних правовідносин суб'єктний склад правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів передбачає наявність додаткового суб'єкта з невизначеним законодавчо статусом, яким є власне транспортний агрегатор.

Отже, загалом суб'єктів правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів можна систематизувати за їх правовим статусом, під яким слід розуміти як рівень їх прав та обов'язків в відповідних правовідносинах, так і їх роль та місце в виникненні, зміні та припиненні даних правовідносин. Так, слід виділяти транспортний агрегатор, клієнта (до кола яких відносяться вантажовідправник, вантажоодержувач, пасажир, замовник поїздки) та перевізника як суб'єктів правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Список використаних джерел:

1. Рябова К.О. Особливості правового статусу підприємств транспорту *Юридичний вісник*. 2018. № 1 (46). URL: http://www.law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2018/statji_n_1_46_2018/24.pdf

2. Конспект лекцій з дисципліни «Транспортне право» (для студентів 1 курсу денної і заочної форм навчання за напрямом 1004 – «Транспортні технології» спеціальностей 6.100402 – «Транспортні системи», 6.100401 – «Організація і регулювання дорожнього руху», 6.100403 – «Організація перевезень і управління на транспорті», 6.050208 – «Логістика») / укл.: В. І. Петраш. Харків: ХНАМГ, 2008. 159 с.

Вернігорова Наталія Валеріївна

аспірантка 4-го року навчання,

інженер I категорії відділу економічного регулювання природокористування
ДУ «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України»

МОРСЬКІ ПАРКИ ЯК ФАКТОР ЕКОНОМІЧНОЇ ПІДТРИМКИ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД

В умовах глобалізації і міжнародних зв'язків, конкурентоспроможність регіону важлива не лише у внутрішніх межах країни, але і поза ними. Для України, в умовах війни і подальшої післявоєнної відбудови змінились умови функціонування, а також можливості приморських регіонів. Серед