

Бондар П.В.

*аспірант кафедри цивільного права
Національного університету «Одеська юридична академія»
<https://orcid.org/0000-0003-0093-1350>*

ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ УМОВ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ

Постановка проблеми. Розвиток мобільних технологій, телекомунікаційних мереж на зразок Інтернету здійснюють вплив на всі сфери суспільних відносин, в тому числі економічно обґрунтованих цивільних відносин. Варіант shared-економіки, тобто економіки спільної участі, на заміну звичайним економічним моделям формується на спільному користуванні людськими і фізичними ресурсами [11], а отже гігономіка (або гіг-економіка) на сьогоднішній день вже не футуристичний прогноз, а явище об'єктивної дійсності. Розвиток та поширення транспортних агрегаторів докорінно змінило ринок перевезень, при чому як пасажирських, так і вантажних. Однак, залучення у якості посередника електронної платформи зумовлює актуалізацію питань стимулювання виконання умов договору та застосування заходів цивільно-правової відповідальності до сторони договору, яка порушує умови договору.

Стан дослідження теми. Питання правового регулювання відносин перевезень пасажирів та вантажу за допомогою транспортних агрегаторів майже не досліджувалися представниками юридичної науки. Одночасно значний науковий інтерес викликали економічні аспекти проблематики даної теми, а такими фахівцями як Горбенко О., Кушим Б., Сілантьєва Ю., Гринюк Р., Деркач Е. досліджувалися питання правового статусу транспортних агрегаторів. В свою чергу питання юридичної відповідальності сторін договору перевезення на сучасному

етапі розвитку цивілістичної науки досліджувалися І. Приленським, В. Ломакою, Р. Сірком та іншими.

Саме тому **мета** даної наукової розвідки визначити особливості цивільно-правової відповідальності суб'єктів договірних відносин в сфері перевезень із застосуванням транспортних агрегаторів.

Виклад основного матеріалу. У випадках невиконання або неналежного виконання стороною договору умов останнього вона підлягає цивільно-правовій відповідальності. За загальним правилом порушник має компенсувати всю завдану шкоду. Це впливає з принципу повної відповідальності. Відповідно до ч.3 ст. 22 ЦК України збитки відшкодовуються у повному обсязі, якщо договором або законом не передбачено відшкодування у меншому або більшому розмірі. Повна відповідальність проявляється і в компенсації моральної шкоди (ст. 23 ЦК). Повна відповідальність при порушенні договірних зобов'язань включає також сплату неустойки у випадках, якщо така міра відповідальності за порушення зобов'язання встановлена договором або актом цивільного законодавства (ст. 624 ЦК).

В межах даного дослідження окремо слід говорити про цивільно-правову відповідальність перевізника, пасажирів (або власників вантажу) та транспортного агрегатора.

Слід відзначити, що питання відповідальності перевізника неодноразово досліджувалися в літературі. Так, У.Гришко приходить до висновку, що цивільно-правова відповідаль-

ність перевізника за шкоду, завдану споживачу транспортних послуг, має свої особливості, які проявляються в тому, що: наявні різноманітні види даної відповідальності; її виникнення пов'язане з обов'язковими підставами (проти-правна поведінка, шкода, вина та причинний зв'язок), і тільки у чітко визначених законом випадках може виникати за відсутності вини; обмежений характер такої відповідальності; її наслідок – застосування до перевізника санкцій майнового характеру [4, с.8]. Виходячи з такого підходу цивільно-правову відповідальність перевізника за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях пасажирів, багажу або вантажу слід визначити як негативний наслідок, який проявляється через передбачені законодавством санкції за правопорушення у формі відшкодування моральної та (або) матеріальної шкоди чи сплати неустойки з метою відновлення правового становища пасажирів, яке існувало до порушення.

Однак в сучасних умовах окремо слід зосередити увагу на можливості притягнення до цивільно-правової відповідальності перевізника в мовах шерінгу поїздки.

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

– через бойові дії несприятливими, а іноді й неможливими, стали умови ведення підприємницької діяльності з перевезення пасажирів – небезпечність стала не єдиною характеристикою поїздки між окремими населеними пунктами. Проблеми з паливно-мастильними матеріалами також наклали відбиток на стан розвитку системи автомобільних перевезень як пасажирів, так і вантажів;

– з'явилися кейси «волонтерських» перевезень з небезпечних регіонів України; вивезення вимушених переселенців за кордони нашої держави;

– неможливість виїзду за кордон чоловіків у віці від 18 до 60 років зумовила скорочення

кадрового потенціалу для здійснення міждержавних автомобільних перевезень.

Вже звичні для українців агрегатори таксі та міжміських автомобільних перевезень в умовах воєнного часу вдалися до переформування своєї роботи з метою допомоги своїм співгромадянам. Так, у додатку агрегатора таксі Bolt з'явилася нова категорія «Support», що надала можливість водіям-волонтерам допомогти з перевезеннями за символічною ціною в 1 грн, а «всі, хто цього потребує, безплатно переміщатись у разі екстреної потреби» [4]. Одеський агрегатор «Бонд» також організував у застосунку можливість обрати вибирати клас авто «Волонтер» або «Волонтер вантажний» [5]. Долучився до вкрай важливого процесу організації волонтерських перевезень також і сервіс пошуку попутників BlaBlaCar [6]. Окрім того для здійснення волонтерських перевезень створювалися спеціалізовані пабліки в соціальній мережі Facebook, групи в месенджерах Viber, Telegram та інших.

Свідомий та громадсько активний вибір підприємців сприяти евакуації цивільного населення та розширенню волонтерського руху є надзвичайно важливим для нашої держави в умовах війни, однак слід зазначити, що невирішеним залишається питання врегулювання даних відносин між перевізником та пасажиром, особливо з огляду на непоодинокі факти обману, шахрайства [7] та скоєння псевдоводіями-волонтерами інших дій, направлених на порушення цивільних прав пасажирів.

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

ний оплатити надану йому послугу в розмірі, у строки та в порядку, що встановлені договором. Як зазначає І. Лукасевич-Крутник, диспозитивне формулювання свідчить, що законодавець надав перевагу договірному врегулюванню питання оплати послуг, а договори з надання транспортних послуг можуть бути оплатними і безоплатними, що визначається на розсуд сторін [8].

Отже, можемо констатувати, що для даного виду правовідносин актуальними є регулятивні положення, що стосуються саме договірних відносин перевезення пасажирів. Попри недостатню законодавчу врегульованість відносин безоплатного перевезення, в літературі зустрічаємо думку, що перевізник, який не є транспортом загального користування, має право в будь-який момент відмовитися від виконання безоплатного договору перевезення, і для нього не виникає обов'язку відшкодувати збитки, завдані невиконанням договору [9, с.77].

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

Одночасно окремо необхідно зосередити увагу на юридичній відповідальності інших сторін договору перевезення. Факторами, що зумовлюють особливості юридичної відповідальності іншої сторони договору – пасажирів, власників вантажу – у випадках використання транспортних агрегаторів як засобу укладення договору перевезення є відсутність прямої комунікації між перевізником і пасажиром або власником вантажу в процесі укладення договору перевезення, відносна анонімність сторін при використанні мобільних додатків та відповідних електронних

платформ, а також відносна неузгодженість умов договору у випадках укладення такого договору на умовах типового договору транспортного агрегатора шляхом погодження з умовами договору при натисканні конкретної кнопки або використання певного функціоналу додатку.

Як зазначає І. Приленський, ще не повністю вирішеним є питання відповідальності пасажирів за порушення правил перевезення. Відсутність у пасажирів посадкового квитка робить неможливим укладення договору між ним і перевізником. Але в Україні на автобусних рейсах поширена практика перевезення пасажирів без квитка чи іншого документа, що підтверджує право на поїздку. В таких випадках, на думку дослідника, виникає спірне питання про відповідальність перевізника, якщо пасажирів буде завдано моральну чи матеріальну шкоду, оскільки договір не є укладеним [8, с.50]. Одночасно з цим актуалізується питання притягнення до цивільно-правової відповідальності пасажирів, який за допомогою додатку здійснив бронювання поїздки, але не перейшов до укладення договору перевезення.

Також слід піднімати питання відповідальності посередника – транспортного агрегатора. Обсяг та межі цивільно-правової відповідальності транспортного агрегатора перш за все зумовлені умовами договору між агрегатором та перевізником, агрегатором та замовником послуги. Так, наприклад, компанія Uber у своїй ліцензійній угоді пропонує розуміти під послугами, що надаються користувачам, надання доступу до технологічної платформи, яка дає змогу користувачам мобільних додатків Uber або веб-сайтів Uber, передбачених умовами надаваних послуг, організувати й планувати перевезення та/або надання логістичних послуг за участі незалежних сторонніх постачальників таких послуг або придбання чи замовлення товарів, зокрема незалежних сторонніх транспортних компаній, незалежних постачальників логістичних послуг або постачальниками товарів

чи ресторанами, відповідно до угоди з Uber, або її афілійованими особами [1].

Транспортні агрегатори, які виключно надають інформаційні послуги, за загальним правилом не несуть відповідальності перед клієнтами за якість та умови надання самих товарів та послуг, які пропонуються на їх платформі [2].

Висновки. Недостатня визначеність характеристик безоплатного договору перевезення та відсутність зустрічного зобов'язання з боку пасажирів не виключають випадків відшкодування шкоди, завданої пасажирові у разі відмови перевізника від виконання договору,

окрім випадків відмови від виконання договору з об'єктивних причин, таких як небезпека проїзду по певній території або технічна неможливість подальшого руху.

Межі цивільної відповідальності транспортного агрегатора залежать від того, чи є він посередником, надає інформаційні послуги або є безпосереднім виконавцем за договором перевезення. Крім того правовий статус та межі можливої відповідальності залежать від специфіки правового регулювання конкретної сфери перевезень, в межах якої здійснює свою діяльність агрегатор.

Анотація

Об'єктом дослідження в межах статті виступають відносини між користувачами платформ транспортних агрегаторів (перевізниками та пасажирів, власниками вантажів) та самими транспортними агрегаторами в умовах порушення умов договору. В межах статті досліджуються питання можливості притягнення до цивільно-правової відповідальності перевізника в мовах шерінгу поїздки.

Доведено, що за умов воєнного стану структура автомобільних перевезень в умовах воєнного стану зазнала змін під впливом таких факторів як несприятливість умов ведення підприємницької діяльності з перевезення пасажирів; поява «волонтерських» перевезень з небезпечних регіонів України; вивезення вимушених переселенців за кордони нашої держави; неможливість виїзду за кордон чоловіків у віці від 18 до 60 років, що зумовила скорочення кадрового потенціалу для здійснення міждержавних автомобільних перевезень. Відзначено переформування агрегаторів таксі та міжміських автомобільних перевезень в умовах воєнного часу з метою допомоги своїм співгромадянам. Відзначено, що невирішеним залишається питання врегулювання даних відносин між перевізником та пасажиром, особливо з огляду на непоодинокі факти обману, шахрайства та скоєння псевдодіяннями-волонтерами інших дій, направлених на порушення цивільних прав пасажирів.

Доведено, що перевезення, яке здійснюється безоплатно, за символічну плату, або з урахуванням лише витрат на паливо за час поїздки в будь-якому випадку повинні бути ідентифіковані як договірні цивільні відносини з перевезення пасажирів. Визначено, що для даного виду правовідносин актуальними є регулятивні положення, що стосуються саме договірних відносин перевезення пасажирів. Висловлено думку, що недостатня визначеність характеристик безоплатного договору перевезення та відсутність зустрічного зобов'язання з боку пасажирів не виключають випадків відшкодування шкоди, завданої пасажирові у разі відмови перевізника від виконання договору, окрім випадків відмови від виконання договору з об'єктивних причин, таких як небезпека проїзду по певній території або технічна неможливість подальшого руху.

Визначено, що факторами, що зумовлюють особливості юридичної відповідальності іншої сторони договору – пасажирів, власників вантажу – у випадках використання транспортних агрегаторів як засобу укладення договору перевезення є відсутність прямої комунікації між перевізником і пасажиром або власником вантажу в процесі укладення договору перевезення, відносна анонімність сторін при використанні мобільних додатків та відповідних електронних платформ, а також відносна неузгодженість умов договору у випадках укладення такого дого-

вору на умовах типового договору транспортного агрегатора шляхом погодження з умовами договору при натисканні конкретної кнопки або використання певного функціоналу додатку.

Межі цивільної відповідальності транспортного агрегатора залежать від того, чи є він посередником, надає інформаційні послуги або є безпосереднім виконавцем за договором перевезення. Транспортні агрегатори, які виключно надають інформаційні послуги, за загальним правилом не несуть відповідальності перед клієнтами за якість та умови надання самих товарів та послуг, які пропонуються на їх платформі.

Ключові слова: транспортні агрегатори, договір перевезення, спільні поїздки, цивільно-правова відповідальність, відшкодування збитків.

Bondar P.V. Features of civil liability for breach of the terms of the contract of transportation with the use of transport aggregators

The object of research within the article is the relationship between the users of transport aggregator platforms (carriers and passengers, cargo owners) and the transport aggregators themselves in terms of breach of contract terms. Within the scope of the article, the question of the possibility of bringing the carrier to civil liability in terms of trip sharing is investigated.

It is proved that under the conditions of martial law, the structure of automobile transportation in the conditions of martial law has undergone changes under the influence of such factors as the unfavorable conditions for conducting business activities in the transportation of passengers; appearance of “volunteer” transportation from dangerous regions of Ukraine; removal of forced migrants abroad; impossibility of men aged 18 to 60 to travel abroad, which led to a reduction in personnel potential for interstate road transport. Reformatting of taxi aggregators and long-distance road transport in wartime conditions with the aim of helping fellow citizens was noted. It was noted that the issue of the settlement of these relations between the carrier and the passenger remains unresolved, especially in view of the rare facts of deception, fraud and the commission of other actions by pseudo-volunteer drivers aimed at violating the civil rights of passengers.

It has been proven that the transportation, which is carried out free of charge, for a nominal fee, or taking into account only fuel costs during the trip, should in any case be identified as contractual civil relations for the transportation of passengers. It was determined that for this type of legal relationship, regulatory provisions relating to contractual relations of passenger transportation are relevant. The opinion is expressed that the insufficient definition of the characteristics of the free carriage contract and the absence of a counter-obligation on the part of the passenger do not exclude cases of compensation for damage caused to the passenger in the event of the carrier's refusal to perform the contract, except for cases of refusal to perform the contract for objective reasons, such as danger driving through a certain territory or the technical impossibility of further movement.

It was determined that the factors determining the peculiarities of the legal responsibility of the other party to the contract - the passenger, the owner of the cargo - in cases of using transport aggregators as a means of concluding a transportation contract are the absence of direct communication between the carrier and the passenger or the owner of the cargo in the process of concluding the transportation contract, the relative anonymity of the parties when the use of mobile applications and relevant electronic platforms, as well as the relative inconsistency of the terms of the contract in cases of concluding such a contract on the terms of a standard contract of a transport aggregator by agreeing to the terms of the contract when pressing a specific button or using a certain functionality of the application.

The limits of the transport aggregator's civil liability depend on whether it is an intermediary, provides information services or is a direct executor under the transportation contract. Transport

aggregators that exclusively provide information services, as a general rule, are not responsible to customers for the quality and conditions of provision of the goods and services offered on their platform.

Key words: transport aggregators, contract of carriage, joint trips, civil liability, compensation for damages.

Список використаних джерел:

1. UBER V.V. Умови й положення. URL: <https://www.uber.com/legal/ru/document/?name=general-terms-of-use&country=ukraine&lang=uk>
2. Бычков А. Правовые аспекты деятельности агрегаторов. *Новая бухгалтерия*. 2017. №08. URL: <https://www.eg-online.ru/article/351452/>
3. В Києве аферист под видом помощи по доставке экипировки для ВСУ обманул волонтеров на полмиллиона гривен. URL: <https://news.pn/ru/criminal/271812>
4. Гришко У. Особливості цивільно-правової відповідальності перевізника за порушення прав споживачів транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. № 6. С. 4-8.
5. Давайте поможем один одному: Як шукати волонтерів та тих, хто потребує транспорту за допомогою BlaBlaCar. URL: <https://blog.blablacar.com.ua/newsroom/novini/ukrajintci-khochut-dopomogti-blablacar-z-ednue-volonteriv-z-ukrajintciami-i-aki-shukaiut-transport>
6. Лукасевич-Крутник І. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. №4. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/4/10.pdf>
7. Одесская служба такси набирает волонтеров-водителей, чтобы помогать обеспечивать тероборону едой и медикаментами. *Думская*. 2022. URL: <https://dumskaya.net/news/odesskaya-sluzhba-taksi-nabiraet-volonterov-vodi-160495/>
8. Приленський І.Г. Особливості цивільно-правової відповідальності пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом в Україні. *Часопис цивілістики*. 2021. Вип. 43. С. 46-51.
9. Самойленко Г.В. Правова природа оплатних та безоплатних договорів перевезення пасажирів. *Право і суспільство*. 2016. № 2(3). С. 72-78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pis_2016_2%283%29__14
10. Скрипін В. Водії-волонтери Bolt зможуть безоплатно переміщувати українців у разі екстреної потреби. *ІТС.ua*. 2022. URL: <https://itc.ua/news/vodiyi-volonteri-bolt-zmozhut-bezoplatno-peremishhuvati-ukrayincziv-u-razi-ekstrenoyi-potrebi/>
11. Шевченко О. Гігономіка як феномен розвитку інформаційного суспільства. *Матеріал виступу на науково-практичній конференції «Інноваційні ідеї в економічній науці: пошуки вирішення сучасних проблем»*, 19-20 квітня 2018 р. URL: <http://ekmair.ukma.edu.ua/handle/123456789/14558>
12. Шумило М. Праця на онлайн-платформах (Uber, Uklon, Bolt, Glovo, Raketa etc.): трудові vs цивільні відносини. *Юридична газета online*. 2022. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/trudove-pravo/pracya-na-onlaynplatformah-uber-uklon-bolt-glovo-raketa-etc-trudovi-vs-civilni-vidnosini-.html>