

УДК 347.763:656.1/7

DOI <https://doi.org/10.32837/chc.v0i43.440>

Омельчук Олександр Сергійович,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри цивільного права

Національного університету «Одеська юридична академія»

ORCID ID: 0000-0002-0082-3619

Бондар Павло Вадимович,

аспірант кафедри цивільного права

Національного університету «Одеська юридична академія»

ORCID ID: 0000-0003-0093-1350

ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН ПЕРЕВЕЗЕННЯ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ

Постановка проблеми. Проникнення мережевих інструментів та різних мобільних додатків у наше життя змінило правила ведення бізнесу, зокрема й у сфері перевезень. Натепер самостійно знайти перевізника стало швидше та простіше – навіть побіжний аналітичний погляд на сучасний стан сфери перевезень дає змогу зробити висновок про розвиток відповідних суспільних відносин та пристосування до реалій сьогодення. Уже в минулому планово-командна економіка, а також домінування державного сектору на ринку перевезень. Натепер сфера вантажних і пасажирських перевезень вирізняється відсутністю монопольних постачальників послуг, максимальним роздержавленням відповідних відносин і значним рівнем діджиталізації логістичних процесів. Саме активне сприйняття сферою перевезень надбань цифрової епохи зумовило зміни у структурі правовідносин перевезень на сучасному етапі їхнього розвитку. Поява та розповсюдження транспортних агрегаторів як невід’ємних атрибутів пошуку потенційних контрагентів за договорами перевезень і посередників у переддоговірних відносинах і укладенні договорів надання транспортних послуг набули характеру чинників зростання та переформатування сфери перевезень.

Функціями транспортних агрегаторів користуються як перевізники, експедитори, так і торгові компанії, виробники та пересічні громадяни. Нині

інтернет-користувачам доступні як маленькі, спеціалізовані транспортні агрегатори з невеликою кількістю клієнтів, так і європейські гіганти з тисячами користувачів, за допомогою яких суб’єкти господарювання можуть знайти для себе партнерів, а фізичні особи – обрати якісного постачальника послуг.

Як і будь-яке інше технологічне рішення, транспортні агрегатори покликані вирішити наявні у транспортній галузі проблеми. Серед проблем розвитку транспортної галузі економіки України, що перешкоджають сталому розвитку та зростанню економічної привабливості цієї сфери, зазвичай називають недосконалість чинного законодавства України, значне податкове навантаження та високу вартість ресурсів [25, с. 129]. Як відзначають фахівці, транспортні агрегатори мають такий набір переваг, щоб сприяти подоланню водночас негативних моментів, що супроводжують діяльність як замовника послуг, так і перевізника. Серед основних проблем замовника транспортних послуг: нестача транспорту, відмова в додатковому транспорті, непрозоре ціноутворення, відсутність контролю за перевезенням, незручний документообіг і ризики втрати вантажу. Якщо говорити про перевізників, то для них викликами стають нерегулярність замовлень, ризики несплати або затримки платежів, холості пробіги і невисока ефективність використання часу і маршрутів [19].

Для транспортних компаній перевага використання діджитал-інструментів у своїй діяльності полягає в можливості збільшенні обсягу послуг, що реалізуються, завдяки отриманню додаткового каналу продажів і додаткової можливості просувати свої продукти на ринку. Для користувачів транспортні агрегатори надають можливість доступу до якісного і зручного сервісу [3]. Однак наявні і ризики в роботі із транспортними біржами, якими не можна нехтувати. Ніхто не може дати гарантії, що ви маєте справу із сумлінним перевізником, а не шахраєм або посередником, який не знає специфіки ринку перевезень [20].

Стан дослідження теми. Питання правового регулювання відносин перевезень пасажирів та вантажу за допомогою транспортних агрегаторів майже не досліджувалися представниками юридичної науки. Водночас значний науковий інтерес викликали економічні аспекти проблематики даної теми, а такими фахівцями, як О. Горбенко, Б. Кушим, Ю. Сілантьєва, Р. Гринюк, Е. Деркач, аналізувалися окремі аспекти правового статусу транспортних бірж і аналогічних транспортних агрегаторів.

Мета статті – визначити правову природу договірних відносин перевезення з використанням транспортних агрегаторів, з'ясувати правовий статус транспортних агрегаторів як учасників відносин у сфері перевезення пасажирів та вантажу.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Високий рівень децентралізації інформації в інтернеті стає перепорою для ефективного її пошуку та використання. З метою відбору та сортування актуальної та валідної інформації були розроблені агрегатори, які за допомогою алгоритмів повинні були вирішити проблему пошуку необхідної інформації для користувача.

Агрегатор (від лат. *aggregatio* – «нагромадження») – той, хто збирає та групує об'єкти. З розвитком електронної комерції під агрегаторами стали розуміти сервіси (зазвичай інтернет-сервіси), які збирають дані з різних джерел (найчастіше інформацію про товари та послуги різних компаній) або ж з'єднують замовників та виконавців послуг [18].

Агрегатори працюють у різних галузях економіки, як-от: торгівля, логістика, платіжна інфраструктура, туристичне обслуговування, культурно-розважальні заходи, послуги оголошень про продаж товарів, робіт та послуг, які надають вже

не лише рекламні майданчики, а й соціальні мережі. Перевага останніх перед звичайними рекламними майданчиками полягає в тому, що вони можуть заробляти на додатковому просуванні оголошень завдяки структурному аналізу великого масиву даних про своїх користувачів, які представлені на сторінках [3].

Серед агрегаторів найчастіше виділяють:

– агрегатори товарів та послуг, які збирають пропозиції щодо продажу товарів або надання послуг, пропонують їх потенційним клієнтам (Booking, Aviasales, YouDo, Airbnb, Rozetka, Prom та інші);

– контент-агрегатори, які збирають інформацію з різних каналів новин, сайтів, форумів, блогів, соціальних мереж в одне джерело;

– цінові агрегатори (прайс-агрегатори), які збирають необхідну інформацію про товар: характеристики, ціни, наявність у магазинах, відгуки й оцінки, з метою підвищення зручності вибору товару, а також для демонстрації всіх можливих пропозицій щодо конкретного запиту. Водночас варто розуміти, що самі агрегатори не продають товари, а лише збирають інформацію (Price.ua, Hotline, Ek.ua) [16];

– платіжні агрегатори, які об'єднують всі можливі способи оплати в один для полегшення проведення платежів в інтернеті. Компанія – платіжний агрегатор встановлює домовленості з окремими платіжними системами й операторами та спрощує процес здійснення покупок в інтернеті [24]. Серед найбільш відомих платіжних агрегаторів EasyPay, Portmone, QIWI та інші;

– агрегатори геоконтенту, що забезпечують збирання, агрегацію та використання геоданих.

У своїй діяльності агрегатори використовують програмні платформи та комплекси, які дозволяють збирати дані з безлічі інформаційних каналів та об'єднувати їх в одне джерело з метою надання можливості доступу до нього на визначених самим агрегатором умовах. Варто зазначити, що агрегатори не здійснюють пошук постачальників та клієнтів, а використовують ІТ-рішення, що дозволяють сторонам договору самим знаходити потрібні товари та послуги [3].

Як і інші сфери економіки, ринок транспортних послуг швидко сприйняв технологічні можливості агрегаторів. На зміну оголошенням про пошук перевізника й аналогічним оголошенням про надання таких послуг з'явилися спеціалізовані електронні агрегатори, які, за задумом, мали поєднати потенційних замовників та виконавців відповідних транспортних послуг. Відповідно до

конкретних видів перевезень розроблялися та починали експлуатуватися сервіси вантажних перевезень, агрегатори таксі, платформи спільних автомобільних поїздок, платформи регулярних та нерегулярних пасажирських перевезень тощо. Отже, саме напрям економічної діяльності перевізника та вид перевезень можуть обрані як критерії для наукової класифікації транспортних агрегаторів.

Передусім необхідно виділяти транспортні агрегатори за суб'єктами відносин у сфері перевезень. Розрізняють такі форми взаємодії суб'єктів відповідних відносин, як P2P, B2P та B2B, тобто між фізичними особами, між суб'єктами підприємства та юридичними особами, змішані.

До P2P (від англ. *peer-to-peer* – рівний рівному, від людини людині) агрегаторів у сфері перевезень відносять сервіси спільних поїздок, серед яких міжнародні агрегатори, як-от BlaBlaCar та Waze Carpool, а також вітчизняні RideCheer, Такчу! й інші. Для даного типу відносин характерні одноразовість, зазвичай відсутність комерційного характеру таких відносин та гнучкість умов договору як на стадії його укладення, так і на стадії його виконання. Некомерційний характер таких відносин підтверджується й ліцензійними договорами окремих транспортних агрегаторів. Так, умовами користування BlaBlaCar передбачено згоду користувачів використовувати платформу лише для встановлення контакту з людьми, які хочуть здійснити поїзду, на некомерційній та неділовій основі. Водії надають згоду не вимагати внесок на покриття витрат понад суму, яку було фактично витрачено, та який може приносити прибуток, з урахуванням того, що під час розподілу витрат водій зобов'язаний покривати свою частину витрат, необхідних для поїздки [23].

B2P-модель транспортних агрегаторів передбачає пошук клієнтів для акредитованих перевізників серед фізичних осіб. До даного виду агрегаторів відносяться агрегатори таксі, сервіси вантажних перевезень для здійснення квартирних переїздів і агрегатори залізничних, автобусних і авіабілетів (Tickets.ua, Aviasales, Skyscanner, Busfor) тощо.

B2B-модель передбачає наявність статусу юридичної особи або фізичної особи-підприємця в обох сторін договору перевезення. Зазвичай такі перевезення здійснюються в межах господарської діяльності обох суб'єктів та мають періодичний або перманентний характер.

За ступенем доступності можна виділити загальнодоступні й умовно закриті транспортні

агрегатори (такі, що співпрацюють з обмеженим колом компаній).

Відповідно до видів перевезень можна виділити агрегатори авіаційного, залізничного, автомобільного, водного транспорту, універсальні транспортні агрегатори. До найпопулярніших транспортних агрегаторів належать «Контейнер Трекер» на водному транспорті, «Вагон Інфо» на залізничному транспорті, «Ларді-Транс», DELLA, DeGruz, АТІ, Transinfo та інші на автомобільному транспорті [8, с. 75].

За критерієм призначення перевезень виділяють агрегатори пасажирських перевезень та вантажно-транспортні біржі. До «пасажирських» транспортних бірж належать сервіси спільних поїздок, сервіси пошуку білетів і агрегатори таксі. Вантажні транспортні біржі та сервіси приватних перевезень є основними суб'єктами на ринку вантажних транспортних агрегаторів. Важливою перевагою бірж є різноманітність джерел отримання замовлень у сфері транспортних послуг [4]. Функціонал їх різниться – накладається специфіка транспорту, державне регулювання, кількість учасників [6]. Загальною ж метою існування вантажних транспортних агрегаторів є спрощення обміну інформацією між вантажовідправниками і вантажоодержувачами про перевезення вантажів, що супроводжується супутніми послугами (страхування, фінансування тощо) [8, с. 75].

Окрім того, можна виділити загальні та спеціалізовані транспортні біржі, які надають послуги з пошуку транспорту для квартирних і офісних переїздів, перевезення домашніх тварин, побутової техніки, меблів тощо [7, с. 13].

Однак варто визнати, що найбільш важливий для науки цивільного права критерій класифікації відповідних транспортних відносин – правовий статус транспортного агрегатора, зміст його прав і обов'язків у відповідних відносинах. Для коректного визначення меж правового статусу транспортного агрегатора необхідно проаналізувати завдання та функції конкретних транспортних агрегаторів. Сервіси спільних перевезень покликані зменшити витрати на автомобільну поїзду шляхом розподілу їх між пасажирями-попутниками [23]. У колі завдань агрегаторів таксі, як-от Uber, Bolt, Lyft тощо, озвучувалися збільшення кількості замовлень для водіїв та зменшення часу очікування для клієнтів таксі, розвантаження міських вулиць, конкурування та доповнення громадського транспорту тощо [10]. Серед завдань вантажних транспортних бірж зазвичай називають безпосередню роботу із прямими вантажо-

відправниками, тобто компаніями, яким належить вантаж, а також власниками транспортних засобів – прямими перевізниками [6].

Питання визначення юридичного статусу транспортного агрегатора у відносинах надання послуг перевезення пасажирів та вантажу не має однозначного вирішення. У літературі діяльності транспортних агрегаторів надають характер посередницької [11, с. 22; 12, с. 92], інформаційної [5], комунікаційної [19], експедиторської діяльності [20] або визначають основною метою транспортних агрегаторів організацію перевезення й оптимізацію перевізного процесу [8, с. 75; 9, с. 15]. Відсутність єдності поглядів на суть діяльності транспортних агрегаторів пояснюється неоднорідністю функцій конкретних агрегаторів та відповідним ступенем відповідальності за порушення умов договору послуг перевезення.

Розглянемо окремо наявні в науці позиції щодо статусу транспортних агрегаторів та вдамося до критичного аналізу положень конкретних договірних норм щодо надання послуг транспортними агрегаторами.

1. Транспортні агрегатори – посередники.

Дослідники ринку перевезень в Україні відмічають тенденцію до ускладнення суб'єктного складу даного виду відносин та включення суб'єктів, що здійснюють посередницькі функції в даних відносинах. Як зазначають Б. Кушим і Ю. Сілантьєва, ефективність посередницької діяльності на ринку перевезень в Україні доведена насиченістю ринку пропозиціями, тому розширення спектра послуг і підвищення рівня безпеки інформаційних ресурсів може стати конкурентною перевагою [11, с. 22].

Відповідно до словника української мови, посередник – це «особа або установа, організація і т. ін., що сприяє встановленню та здійсненню ділових контактів, торговельних або дипломатичних зносин між ким-, чим-небудь» [14]. Посередники купують і продають товари й послуги, займаються перевезеннями, супроводжують угоди, шукають клієнтів для замовників. За свою роботу вони отримують винагороду – це може бути фіксована сума чи відсоток від вартості угоди [15].

У чинному законодавстві широко вживається термін «посередник» у різних сферах правовідносин. Так, у нормативному матеріалі згадуються незалежний посередник у вирішенні трудових спорів, митний брокер (посередник), кредитний посередник, фінансовий посередник, посередник із переказу коштів, посередник у працевлаштуванні на роботу за кордоном та інші, однак

законодавством не визначено роль посередників у транспортних правовідносинах.

В економічній науці посередників у здійсненні транспортних послуг зазвичай класифікують на:

- експедиторів, які діють в інтересах і від імені вантажовідправників, підшукують перевізників, визначають найкращий маршрут доставки й оформлюють необхідні документи тощо;

- агентів, які діють в інтересах і від імені перевізників, рекламують на ринку їхні послуги, підшукують вантажовідправників і укладають із ними відповідні договори;

- брокерів, які займають нейтральне положення на ринку та загалом працюють на основі одноразових посередницьких угод і не мають права укладати довгострокові угоди ні з перевізниками, ні з вантажовідправниками;

- фінансових посередників, діяльність яких покликана оптимізувати відповідність вимог та обов'язків, знизити витрати на здійснення транзакцій, мінімізувати ризики;

- транспортні біржі, які покликані допомогти в питаннях пошуку і розміщення пропозицій щодо вантажів і транспорту [12, с. 93].

Діяльність експедиторів, агентів, брокерів та фінансових посередників врегульована чинним законодавством, зокрема законами України «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», «Про товарні біржі», «Про страхування» тощо. Діяльність транспортних бірж та інших видів транспортних агрегаторів не врегульована чинним законодавством. Як зазначає О. Горобенко, поняття «транспортна біржа» – суто бізнесове, у чинному законодавстві не закріплено дефініції або ознак даного поняття [6].

У юридичній науці виділяють чотири види посередницьких договорів:

- агентський договір, коли посередник виступає комерційним агентом, діє від імені другої сторони: надає послуги з укладення договорів або всіляко сприяє наданню самої послуги (ч. 1 ст. 297 Господарського кодексу України);

- договір доручення, згідно з яким посередник виступає повіреним сторони відносин, діє від імені та коштом другої сторони, довірителя, здійснює правочини або інші юридично значущі дії (ч. 1 ст. 1000 Цивільного кодексу України (далі – ЦКУ));

- договір комісії, відповідно до якого посередник виступає комісіонером, учиняє правочини від свого імені, але за гроші другої сторони – комітента (ч. 1 ст. 1011 ЦКУ);

– договір транспортного експедирування, за яким посередник (експедитор) за плату і коштом другої сторони, клієнта, перевозить вантаж або організує перевезення (ч. 1 ст. 929 ЦКУ). Експедитор може діяти як від свого імені, так і від імені клієнта [13; 15].

Правовий статус транспортних агрегаторів не є одноманітним для всіх видів агрегаторів. Залежно від умов договору транспортні агрегатори можуть виступати як комісіонерами, так і агентами або транспортними експедиторами за умовами договору перевезення. Окрім того, окремі транспортні біржі можуть виступати гарантом угоди між вантажовласником та перевізником. Наприклад, клієнт здійснює грошові перекази не перевізнику, а адміністрації біржі, яка утримує суму до підтвердження успішної доставки вантажу вантажоодержувачу [20].

Обсяг прав і обов'язків, а також межі відповідальності транспортного агрегатора також обумовлені в договорі між агрегатором та перевізником, агрегатором та замовником послуги. Так, наприклад, 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 вебсайтів Uber, передбачених умовами надаваних послуг, організовувати і планувати перевезення та/або надання логістичних послуг за участю 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 [2].

Ситуація навколо тлумачення умов договору користувача з Uber не є однозначною, адже у 2017 р. Суд Європейського Союзу визнав, що послуга, яку надає Uber, є більшою, ніж інформаційна послуга, яка полягає в з'єднанні за допомогою програми для смартфона непрофесійного водія, який користується власним транспортним засобом, з людиною, яка бажає здійснити міську подорож. «У цій ситуації постачальник цієї посередницької послуги водночас пропонує послуги міського транспорту, які він надає доступним способом, зокрема за допомогою програмних засобів, і загальне функціонування яких він організовує на користь осіб, які бажають прийняти цю пропозицію, щоб здійснити подорож» [1]. Отже, правовий статус Uber було прирівняно до статусу таксомоторної компанії.

Г. Самойленко доводить, що характер відносин між Uber та перевізником має ознаки «представницьких» відносин у широкому сенсі їх розуміння, адже фактично згода на укладання правочину до замовника надходить від Uber, який обраховує вартість перевезення на підставі ним же визначених тарифів. Автор дослідження на підставі ст. 213 Цивільного кодексу України щодо правил тлумачення правочинів пропонує вважати Uber самостійним суб'єктом (сторона договору перевезення, яка здійснює вільне волевиявлення на укладання відповідного правочину в електронній формі) або ж особою, яка є представником перевізника (учасник право відносин із перевезення) [17, с. 33].

Загалом погоджуємося з аргументацією автора, проте варто зауважити, що відповідно до правового статусу транспортного агрегатора в договірних відносинах до агрегатора повинні застосовуватися врегульовані законодавством вимоги до спеціальних суб'єктів перевезення пасажирів або вантажів. Так, О. Горобенко у своєму дослідженні доводить, що діяльність транспортних бірж регламентується Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність», оскільки дія цього Закону поширюється на відносини, що виникають при транспортному експедируванні вантажів усіма видами транспорту, окрім трубопровідного [7, с. 12].

2. Транспортні агрегатори як суб'єкти інформаційних та комунікаційних послуг.

На практиці найбільшого поширення набула форма роботи агрегатора відповідно до договору оплатного надання послуг. За умовами договору агрегатор не втручається в бізнес-процеси сторін відповідного договору, а лише зводить їх один з одним для ведення переддоговірної роботи й укладення угоди. Транспортний агрегатор виступає самостійною фігурою, яка надає користувачам інформаційно-консультаційні послуги (можливість зареєструвати свій акаунт і отримати доступ до сервісів платформи агрегатора) та за них стягує плату (у вигляді комісії) на умовах, закріплених у ліцензійній угоді [3].

Так, наприклад, умовами використання служби inDriver передбачено, що головне призначення мобільних додатків та вебсайтів, наданих inDriver, – допомагати особам, яким потрібні послуги перевезення в певних напрямках, знаходити відповідних сторонніх постачальників таких послуг, водіїв і операторів транспортних засобів [22].

Як відзначає Р. Гринюк, діяльність транспортних бірж опосередковується договорами про надання доступу до логістичної платформи, проте зазначені договори, як і правовий статус таких суб'єктів, потребує належної уваги з боку законодавця [8, с. 75].

Так, наприклад, у п. 2.1.1 Угоди користувача транспортної біржі міжнародних вантажоперевезень Lardi-Trans передбачено, що за допомогою сайту користувачу надається онлайн-платформа, через яку користувачі в рамках своєї професійної діяльності можуть рекламувати, просувати на ринку, реалізовувати та/або пропонувати свої послуги для замовлення, купівлі, резервування транспортних та/або (транспортно-експедиторських) послуг, а інші користувачі сайту можуть знаходити такі послуги, порівнювати, замовляти, купувати або оплачувати їх. За допомогою сайту та сервісів користувачі можуть вступати у прямі (юридично зобов'язувальні) договірні відносини з постачальником послуг, у яких передбачено резервування або купівля послуги. «Ларді-Транс» діє суто як посередник між Вами й іншими користувачами сайту, надаючи їм можливість перегляду відповідних даних про умови надання Вами послуг або послуг, які Вас цікавлять. «Ларді-Транс» не (пере)продає й не реалізує будь-які продукти чи послуги» [21].

Е. Деркач досліджує наявні договірні конструкції у сфері організації перевезень і пропонує на законодавчому рівні закріпити договір про надання доступу до логістичної платформи між транспортною біржою та транспортною організацією [9, с. 26].

Транспортні агрегатори, які суто надають інформаційні послуги, за загальним правилом не несуть відповідальності перед клієнтами за якість і умови надання самих товарів та послуг, які пропонуються на їхній платформі [3].

Так, відповідно до умов користування BlaBlaCar, компанія "BlaBlaCar" не є стороною будь-яких угод, домовленостей і договірних відносин, які можуть виникати між учасниками платформи. Розділ 12 Умов користування платформою, що має назву «Роль BlaBlaCar» передбачає, що «компанія "BlaBlaCar" не є організатором угоди, посередником, агентом або представником будь-якого учасника або організації-перевізника щодо пропонованої / угоди, що укладається на платформі. Усе, що здійснюється завдяки розміщенню оголошення на платформі, угоди укладаються і виконуються без прямої або непрямої участі компанії "BlaBlaCar"» [23]. Водночас текст

розділу передбачає, що «діючи як посередник, BlaBlaCar не може бути притягнений до відповідальності за дійсне настання поїздки і, зокрема, за помилкову інформацію, надану водієм в його оголошенні чи будь-якими іншими способами щодо поїздки та її умов; скасування чи зміну поїздки учасником; несплату внеску на покриття витрат пасажиром у контексті поїздки без бронювання; поведінку його учасників під час, перед та після поїздки» [23].

Отже, констатуємо, що попри визначення власного статусу як мережевої онлайн-платформи для створення і розміщення оголошень про поїздки з метою спільного використання транспортного засобу та невизнання себе стороною жодної угоди, укладеної між користувачами платформи з метою розподілення витрат, пов'язаних із поїздкою, або будь-якої угоди між пасажиром і організацією-перевізником стосовно надання послуг із перевезення, правовий статус транспортного агрегатора передбачає надання посередницьких функцій. Окрім того, у п. 5.1.2 Умов користування передбачено, що BlaBlaCar може стягувати сервісний збір із пасажирів за бронювання спільних поїздок («Сервісний збір за спільну поїздку»), який розраховується на основі внеску на покриття витрат. Сервісний збір за спільну поїздку стягується BlaBlaCar на свій розсуд за відповідні місця, які є предметом бронювання пасажира, що по суті є оплатою не за інформаційні послуги транспортного агрегатора, а за конкретне попереднє замовлення поїздки.

Варто також зазначити, що, окрім інформаційних та консультаційних послуг, транспортний агрегатор може забезпечувати комунікацію між користувачами платформи за допомогою власного комунікаційного інструменту, запобігати зайвому поширенню персональних або контактних даних користувачів. Водночас агрегатор може брати на себе додаткові зобов'язання з перевірки та підтвердження відомостей про суб'єкта перевезення, збереження даних звітів про перевезення, відгуків про діяльність транспортної компанії тощо.

Висновки з дослідження та перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Викладене вище дозволяє відзначити важливість визначення правового статусу транспортних агрегаторів на сучасному етапі розвитку відносин у сфері перевезення пасажирів та вантажів. Правовий статус транспортних агрегаторів визначається на договірних засадах долучення

користувача до агрегатора та зумовлюється його роллю в безпосередніх відносинах між замовником та виконавцем послуги перевезення. Межі цивільної відповідальності транспортного агрегатора залежать від того, чи є він посередником, надає інформаційні послуги або

є безпосереднім виконавцем за договором перевезення. Окрім того, правовий статус та межі можливої відповідальності залежать від специфіки правового регулювання конкретної сфери перевезень, у рамках якої здійснює свою діяльність агрегатор.

ЛІТЕРАТУРА:

1. The service provided by Uber connecting individuals with non-professional drivers is covered by services in the field of transport: Court of Justice of the European Union press release No 136/17 Luxembourg, 20 December 2017. URL: <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf>
2. UBER V.V. Умови й положення. URL: <https://www.uber.com/legal/ru/document/?name=general-terms-of-use&country=ukraine&lang=uk>.
3. Бычков А. Правовые аспекты деятельности агрегаторов. *Новая бухгалтерия*. 2017. № 8. URL: <https://www.eg-online.ru/article/351452/>.
4. Гвоздович Д. Транспортные биржи – будущее транспортно-экспедиторской и логистической отрасли? *Trans.eu*. 2014. URL: <https://www.trans.eu/ru/blog/transportnye-birzhi-budushhee-transporta/>.
5. Горбенко О. Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні. *Logistics Management Center*. 2017. URL: <https://logistics-ukraine.com/2017/09/18/%d0%b2%d0%b0%d0%bd%d1%82%d0%b0%d0%b6%d0%bd%d1%96-%d0%b0%d0%b2%d1%82%d0%bc%d0%be%d0%b1%d1%96%d0%bb%d1%8c%d0%bd%d1%96-%d1%82%d1%80%d0%b0%d0%bd%d1%81%d0%bf%d0%be%d1%80%d1%82%d0%bd%d1%96-%d0%b1/#more-446>.
6. Горбенко О. Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні: поточний стан і тенденції. URL: <https://logist.fm/publications/vantazhni-avtomobilni-transportni-birzhi-v-ukrayini-potochniy-stand-i-tendenciyi>.
7. Горбенко О. Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні: поточний стан і тенденції розвитку. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2017. Вип. 4. С. 9–15.
8. Гринюк Р., Деркач Е. Щодо правового статусу окремих суб'єктів транспортної діяльності. *Правничий часопис Донецького університету*. 2019. № 2. С. 66–76.
9. Деркач Е. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми : автореф. дис... докт. юрид. наук : 12.00.04. Київ, 2021. 35 с.
10. Королев И. Uber у порога: как агрегаторы такси влияют на движение в городах. *Эконс*. 1 сентября 2021. URL: <https://econs.online/articles/opinions/uber-u-poroga/>.
11. Кушим Б., Силантьєва Ю. Аналіз діяльності транспортних бірж в Україні. *Транспортні системи та технології перевезень*. 2019. № 17. С. 22–27.
12. Кушим Б., Силантьєва Ю. Посередницька діяльність при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень вантажів. *Сучасні тенденції розвитку науки* : матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції, м. Чернівці, 21–22 грудня 2018 р. Чернівці, 2018. С. 92–93.
13. Лісіца Т. ЗЕД: Посередницькі договори. *Офіційно про податки* : вісник. 2017. № 39 (943). URL: <http://www.visnuk.com.ua/uk/publication/100006049-zed-poserednitski-dogovori>.
14. Посередник. *Академічний тлумачний словник*. 1970–1980. URL: <http://sum.in.ua/s/poserednyk>.
15. Посередницькі договори в підприємстві. *OSTAPP journal*. URL: <https://journal.ostapp.com.ua/uk/articles/post/posredniceskie-dogovory-u-predprinimatela>.
16. Прайс-агрегаторы цен товаров в Украине: 15 площадок для размещения. URL: <https://advermedia.ua/blog/prajs-agregatory-ukrainy-rassmatrivaem-plyusy-i-minusy/>.
17. Самойленко Г. Особливості цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, здійснюваних з використанням мобільних додатків Uber та BlaBlaCar. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 9. С. 29–34.
18. Соколова А. Что такое агрегатор. Объясняем простыми словами. URL: <https://secretmag.ru/enciklopediya/chto-takoe-agregator-obyasnyаем-prostymi-slovami.htm>.
19. Традиционные транспортные компании и агрегаторы могут существовать параллельно. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/traditsionnye-transportnye-kompanii-i-agregatory-mogut-sushchestvovat-parallelno/>.
20. Транспортные агрегаторы информации или прямой исполнитель транспортных услуг. *Com-stil.com*. 2021. URL: <https://com-stil.com/blogs/transportnye-birzhi-ili-sajt-transportnoj-kompanii>.
21. Угода користувача «Ларді-Транс». URL: <https://lardi-trans.ua/uk/about/article/12/>.
22. Умови використання inDriver. URL: <https://indriver.com/ru/offer/>.
23. Умови користування платформи BlaBlaCar. URL: <https://blog.blablacar.com.ua/about-us/terms-and-conditions>.
24. Что такое платежный агрегатор? URL: <https://blog.easypay.ua/ru/chto-takoe-platezhnyiy-agregator/>
25. Чупрін Є., Кондратенко Д., Гелеверя Є. Аналіз та перспективи розвитку транспортної галузі України з позиції автотранспортних підприємств. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». 2019. Вип. 24 (3). С. 125–130.

Омельчук Олександр Сергійович, Бондар Павло Вадимович

ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН ПЕРЕВЕЗЕННЯ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ

Об'єктом дослідження виступають відносини між користувачами платформ транспортних агрегаторів та самими транспортними агрегаторами. У межах статті досліджуються питання місця транспортних агрегаторів у сучасних транспортних правовідносинах, функцій транспортних агрегаторів та переваг, які вони надають перевізникам та замовника послуг перевезення.

Визначено сутність поняття «агрегатор», з'ясовано переваги останніх перед звичайними рекламними майданчиками. Проаналізовано види агрегаторів, визначено місце транспортних агрегаторів серед інших агрегаторів товарів та послуг. Визначено, що агрегатори не здійснюють пошук постачальників та клієнтів, а використовують ІТ-рішення, що дозволяють сторонам договору самим знаходити потрібні товари та послуги.

Класифіковано транспортні агрегатори за критерієм статусу суб'єктів відносин у сфері перевезень (P2P, B2P та B2B, тобто між фізичними особами, між суб'єктами підприємництва та юридичними особами, змішані); за ступенем доступності виділено загальнодоступні та умовно закриті транспортні агрегатори (такі, що співпрацюють з обмеженим колом компаній); відповідно до видів перевезень запропоновано розрізняти агрегатори авіаційного, залізничного, автомобільного, водного транспорту, універсальні транспортні агрегатори; за критерієм призначення перевезень виділяють агрегатори пасажирських перевезень та вантажно-транспортні біржі. Проаналізовано особливості характеру окремих видів транспортних агрегаторів.

Доведено, що найбільш важливим для науки цивільного права критерієм класифікації відповідних транспортних відносин є правовий статус транспортного агрегатора, зміст його прав і обов'язків у відповідних відносинах. Для коректного визначення меж правового статусу транспортного агрегатора проаналізовано завдання та функції конкретних транспортних агрегаторів. Відзначено, що питання визначення юридичного статусу транспортного агрегатора у відносинах надання послуг перевезення пасажирів та вантажу не має однозначного вирішення. У літературі діяльності транспортних агрегаторів надають характер посередницької, інформаційної, комунікаційної, експедиторської діяльності або визначають основною метою транспортних агрегаторів організацію перевезення й оптимізацію перевізного процесу. Відсутність єдності поглядів на суть діяльності транспортних агрегаторів пояснюється неоднорідністю функцій конкретних агрегаторів, отже, ступенем відповідальності за порушення умов договору послуг перевезення.

Зроблено висновок, що правовий статус транспортних агрегаторів визначається на договірних засадах доучення користувача до агрегатора та зумовлюється його роллю в безпосередніх відносинах між замовником та виконавцем послуг перевезення. Межі цивільної відповідальності транспортного агрегатора залежать від того, чи є він посередником, надає інформаційні послуги або є безпосереднім виконавцем за договором перевезення.

Ключові слова: транспортні агрегатори, транспортні біржі, договір перевезення, правова природа, правовий статус, спільні поїздки, посередницькі договори, договір інформаційних послуг

Omelchuk Oleksandr, Bondar Pavel

LEGAL NATURE OF CONTRACTUAL RELATIONS WITH TRANSPORTATION USING TRANSPORT AGGREGATES

The object of the study is the relationship between users of transport aggregator platforms and the transport aggregators themselves. The article examines the place of transport aggregators in modern transport relations, the functions of transport aggregators and the benefits they provide to carriers and the customer of transportation services.

The essence of the concept of “aggregator” is defined and the advantages of the latter over the usual advertising platforms are clarified. The types of aggregators are analyzed, the place of transport aggregators among other aggregators of goods and services is determined. It is determined that aggregators do not search for suppliers and customers, but use IT solutions that allow the parties to the contract to find the necessary goods and services.

Transport aggregators are classified according to the status of subjects of relations in the field of transportation (P2P, B2P and B2B); to the degree of availability (publicly available to conditionally closed transport aggregators); to the types of transportation (aggregators of air, railroad, water transport and universal transport aggregators); to the criterion of purpose of transportations (aggregators of passenger transportations and freight exchanges). The peculiarities of the character of separate types of transport aggregators are analyzed.

It is proved that the most important criterion for the science of civil law to classify the relevant transport relations is the legal status of the transport aggregator and the content of its rights and obligations in the relevant relations. To correctly determine the boundaries of the legal status of the transport aggregator, the tasks and functions of specific transport aggregators are analyzed. It is noted that the issue of determining the legal status of the transport aggregator in relation to the provision of passenger and cargo transportation services does not have an unambiguous solution. In the literature, the activities of transport aggregators give the character of intermediary, information, communication, forwarding activities or determine the main purpose of transport aggregators, the organization of transportation and optimization of the transportation process. The lack of unity of views on the essence of the activities of transport

aggregators is explained by the heterogeneity of the functions of specific aggregators and, accordingly, the degree of responsibility for breach of contract of transportation services.

It is concluded that the legal status of transport aggregators is determined on a contractual basis by the user's involvement in the aggregator and is determined by its role in the direct relationship between the customer and the service provider. The limits of civil liability of the transport aggregator depend on whether it is an intermediary, provides information services or is a direct executor under the contract of carriage.

Key words: transport aggregators, transport exchanges, contract of carriage, legal nature, legal status, joint trips, intermediary agreements, contract on information services.