

УДК 347.795.4:004.77

Георгій Самойленко,
канд. юрид. наук, доцент,
доцент кафедри цивільного права
Запорізького національного університету

ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ, ЗДІЙСНЮВАНИХ З ВИКОРИСТАННЯМ МОБІЛЬНИХ ДОДАТКІВ UBER ТА BLABLACAR

Стаття присвячена аналізу механізму цивільно-правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів, які виникають внаслідок укладання договорів перевезення шляхом використання комп'ютерних програм Веб-сторінок і мобільних додатків; визначенню характеру правових зв'язків, які виникають внаслідок укладання правочинів за участю перевізника, замовника-пасажира та суб'єкта, який надає послуги на основі використання електронних ресурсів. На переконання автора характер послуг, які надаються власником Веб-ресурсу (комп'ютерної програми) зумовлюють специфіку цих зв'язків, сутність та правову природу застосовуваних договірних конструкцій та наслідків їх укладання.

Ключові слова: транспортна послуга, перевезення пасажирів, таксі, електронна комерція, організація з надання послуг із перевезення пасажирів, інформаційно-диспетчерські послуги.

Постановка проблеми. Бурхливий розвиток науки та техніки, особливо у галузі новітніх комп'ютерних програм та електронних інформаційних технологій, їх тотальне запровадження в буденне життя, глобалізаційні процеси у світі та інші чинники сприяють зміні звичних правовідносин, вносять корективи в їх сутність, організацію, перебіг; подекуди породжують нові (як-то електронна комерція тощо) чи ускладнюють/спрощують існуючі форми та види правовідносин; впливають на сутність та специфіку правових зв'язків між учасниками правовідносин.

Не стала виключенням і сфера перевезень пасажирів. Поряд із традиційними способами укладання договору перевезення шляхом купівлі квитків у касах дедалі більшої популярності набуває електронна форма правочину (придбання електронних квитків чи придбання квитків шляхом застосування електронних засобів зв'язку). У сфері індивідуальних перевезень пасажирів за відсутності нормативного визначення сутності та правової природи перевезень пасажирів таксі; відсутності чіткого нормативного розмежування між перевезеннями пасажирів таксі та автомобілями на замовлення за попереднім замовленням за допомогою дистанційних засобів зв'язку (у Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту ці дві форми лише згаду-

ються, проте не визначається їх принципова відмінність); відсутності розмежування між перевезеннями пасажирів таксі через власну та «договірну» інформаційно-диспетчерську службу (самостійного суб'єкта, між яким і перевізником укладено відповідний договір, щодо якого в національному позитивному праві є певні прогалини, оскільки характер правовідносин вказує на специфіку діяльності такого суб'єкта як нерозкритого принципала, що властиво американській цивільно-правовій сім'ї і не властиво англійській доктрині, проте загалом використовується в агентських договорах, які є представницькими за своєю природою); відсутності чіткого нормативно визначеного правового статусу даного суб'єкта; запровадження нових видів індивідуальних перевезень (VELO-, мото-, аеро-таксі; річкових таксі та навіть безпілотних таксі); за впровадження можливості вчинення електронних правочинів (у тому числі шляхом використання веб-сервісів, мобільних додатків і т. п.) вбачається недостатня ефективність нинішнього механізму цивільно-правового регулювання, охорони та захисту прав та охоронюваних інтересів споживачів транспортних послуг.

Споживачі, які використовують для замовлення індивідуальних перевезень веб-сайти та мобільні додатки (типу Uber та BlaBlaCar), засоби дистанційного зв'язку для укладання договору перевезення, як

правило, не усвідомлюють, із чим та з ким вони мають справу – з перевізником, з посередником, інформаційно-довідковою службою чи сервісом, інформаційно-диспетчерською службою чи суб'єктом, який надає інформаційно-диспетчерські послуги чи то для перевізника, чи то для пасажирів, – як і правових наслідків вступу в такі правовідносини.

Така ситуація є недопустимою як із точки зору цивільного законодавства, яке вимагає визначеності та чіткості в регулюванні цивільних правовідносин, так і з точки зору споживчого законодавства, яке вимагає дотримання права споживача (в контексті дослідження – права пасажирів) на достовірну інформацію та на захист його прав.

Аналіз останніх досліджень і публікацій з теми. Зважаючи на споживчий характер відносин із надання транспортних послуг з перевезення пасажирів, заслуговують на увагу праці, присвячені особливостям цивільно-правового регулювання споживчих правовідносин та захисту прав споживачів в окремих сферах, серед яких – дисертаційні дослідження Г. А. Осетинської, Ю. Ю. Рябченко, О. Ю. Черняк, М. М. Гудима, О. М. Коршакової.

Однак у цих роботах відсутній аспект, пов'язаний зі специфікою надання транспортних послуг із перевезення пасажирів. Певною мірою він реалізований у монографічному дослідженні авторського колективу О. М. Нечипуренка, С. В. Резніченка та Г. В. Самойленка (автора статті) «Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі» (2010) [1].

Значний внесок у розвиток цивільно-правової науки зробили більшість провідних науковців, які переймаються вирішенням як загальнотеоретичних питань, так і проблем у сфері надання транспортних послуг. Серед них: Д. В. Боброва, В. І. Борисова, О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова, В. В. Луць, Р. А. Майданик, С. О. Погрібний, Р. О. Стефанчук, Є. О. Харитонов, Я. М. Шевченко, Р. Б. Шишка та ін.

Заслуговують на увагу статті, які публікувалися у фахових виданнях України, серед яких: «Механізм правового регулювання перевезень» (Р. Б. Шишка) [2], «Механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом» (Д. С. Абрикосов) [3], «Механізм правового регулювання перевезень пасажирів: цивільно-правовий аспект» (С. О. Сумкін) [4] та ряд інших.

Проте комплексне дослідження тематики, анонсованої в назві даної статті, наразі не проводилося, що зумовлює актуальність даного дослідження.

Мета статті. Зважаючи на наявність недоліків, прогалин та протиріч у сфері спеціалізованого транспортного законодавства, яке є диверсифікованим за видами транспорту, здебільшого застарілим і не уніфікованим; неефективність нинішнього механізму правового регулювання перевезень пасажирів з точки зору забезпечення реалізації права особи на свободу пересування; відсутність чіткого систематизованого підходу до визнання пріоритетності права особи на безпеку і його реалізації в чинному законодавстві, в тому числі в досліджуваній сфері; відсутність консолідованого підходу у встановленні чітких підходів та критеріїв, які б мали бути в основі забезпечення права на захист пасажирів (як споживачів транспортних послуг) в умовах розвитку науки та техніки, комп'ютерних технологій (в тому числі що стосується функціонування комп'ютерних програм на основі Веб-сайтів та їх мобільних додатків, якими користуються споживачі для замовлення послуг із перевезення пасажирів транспортними засобами на замовлення (таксі)), автор поставив такі завдання:

– з'ясувати сутність та правову природу правовідносин з перевезення пасажирів, які виникають з укладання договорів перевезення пасажирів за допомогою дистанційних засобів зв'язку чи шляхом замовлення через веб-сайт та/чи його мобільну версію (мобільний додаток, сервіс тощо);

– з'ясувати сутність правових зв'язків, які виникають між учасниками цих правовідносин: замовником-пасажиром – суб'єктом із надання інформаційно-диспетчерських послуг (службою таксі, диспетчерською службою, цифровим сервісом і т. п.) і перевізником;

– встановити правовий статус осіб, зайнятих у сфері організації та реалізації перевезення пасажирів (служба таксі, інформаційно-диспетчерська служба, цифровий сервіс, інформаційна служба, агент перевізника, представник перевізника з надання інформаційних послуг і т. п.) за допомогою новітніх цифрових технологій.

Виконання поставлених завдань має сприяти єдиній меті – з'ясуванню сутності досліджуваних правовідносин, ступеня їх правової урегульованості, правового статусу учасників та, зрештою, сприянню створення ефективного механізму охорони та захисту прав споживачів транспортних послуг (ідеться про послуги з перевезення пасажирів).

Виклад основного матеріалу. Використання засобів мобільного зв'язку, які забезпечують можливість використання мобіль-

них версій сайтів (мобільних додатків), веб-сайтів, а по суті, комп'ютерних програм, які забезпечують використання користувачами відповідної програми, що має доступний для використання звичайним споживачем інтерфейс, який дозволяє здійснювати користування зазначеною програмою для пошуку інформації чи укладання правочинів у мережі Інтернет, набуває все більшого поширення.

При цьому сферами, які мають найбільший попит, є пошук інформації та інтернет-комерція (продаж товарів, виконання робіт чи надання послуг), які виникають на підставі укладання правочинів в електронній формі (шляхом використання комп'ютерних програм, що функціонують у мережі Інтернет).

У сфері надання послуг із перевезення пасажирів найбільшої популярності набули веб-сайти, за допомогою яких здійснюється продаж електронних квитків для здійснення перевезень найбільш популярними видами транспорту – автомобільним, повітряним та залізничним. Проте цивільно-правовій характеристиці, оцінці зазначених засобів комунікації в механізмі вчинення правочинів у сфері перевезень пасажирів (надання транспортних послуг), на жаль, не приділяється належної уваги ні науковців, ні законодавців. Та ж ситуація у сфері використання цих засобів (ідеться про електронні сервіси, які набули в Україні (та світі) найбільшої популярності, – Uber, BlaBlaCar та ін.) для укладання договорів на індивідуальні перевезення (таксі).

Тож ми поставили перед собою завдання – провести цивільно-правовий аналіз та надати правову характеристику, оцінку зазначеним «сервісам», їх ролі та місцю в механізмі автономного регулювання перевезень пасажирів.

На наше переконання, серед завдань чільне місце займає проблема визначення сутності цивільно-правових зв'язків, сутності правовідносин, які виникають між особами в результаті використання ними вказаних «сервісів», мобільних додатків, «платформ», веб-сайтів, та відповідних договірних конструкцій, які мають використовуватися з метою забезпечення регулювання зазначених правовідносин. Вочевидь, у кінцевому рахунку йдеться про механізм правового регулювання правовідносин із перевезення пасажирів в умовах використання зазначених засобів.

Загалом, основне призначення цього механізму має полягати не лише і не стільки в забезпеченні впорядкованості цивільних правовідносин як таких, скільки в забез-

печенні спрямування такого правового регулювання на основі принципу рівності (рівних правових можливостей) учасників правовідносин, забезпечення здійснення суб'єктивних цивільних прав пасажиром та реалізації належних їм правомочностей (як складників суб'єктивного цивільного права, – позиція Р. О. Стефанчука [5, с. 144]).

На переконання Р. Б. Шишки, реалізація права включає здійснення, охорону та захист [6, с. 123]. За такого підходу механізм правового регулювання правовідносин із перевезення пасажирів, в основі якого лежить волевиявлення сторін шляхом використання електронної форми правочину (на основі використання «сервісу», мобільного додатку, веб-сайту, комп'ютерної програми, тощо), має вирішувати питання ефективності можливості реалізації (як загальної категорії, яка об'єднує охорону, здійснення та захист належних їм прав) прав пасажирів як прояву реалізації їхнього правового статусу в частині забезпечення реалізації права особи на свободу пересування.

Виконання поставлених завдань ускладнюється через відсутність нормативного визначення Веб-сайту як єдиного об'єкта цивільного права (згідно з авторським підходом М. В. Гури слід розрізняти інтернет-сайт і комп'ютерну програму [7, с. 5]), що утруднює оцінку його значення та ролі в механізмі правового регулювання правовідносин із перевезення пасажирів у разі використання зазначеного засобу.

Водночас варто зазначити, що згідно з п. 1.3 Порядку інформаційного наповнення та технічного забезпечення Єдиного веб-порталу органів виконавчої влади та Порядку функціонування веб-сайтів органів виконавчої влади [8], на який посилаються науковці, досліджуючи дану сферу, Веб-сайтом є сукупність програмних та апаратних засобів з унікальною адресою у мережі Інтернет разом з інформаційними ресурсами, що перебувають у розпорядженні певного суб'єкта і забезпечують доступ юридичних та фізичних осіб до цих інформаційних ресурсів та інші інформаційні послуги через мережу Інтернет. На підставі цього визначення Ю. Є. Атаманова дійшла висновку, з яким ми погоджуємося, що веб-сайт є поєднанням трьох складників: 1) програмних засобів; 2) адреси у мережі Інтернет або доменному імені (IP-адреси); 3) інформаційного наповнення [9, с. 8].

На переконання М. В. Гури, правова охорона інтернет-сайту має виходити з того, що він є єдиним об'єктом авторського права [7, с. 5]. Це дає підстави розглядати інтернет-сайт (веб-сайт) як самостійний об'єкт цивільно-

правових відносин. Це не виключає його допоміжної ролі в механізмі цивільно-правового регулювання правовідносин із перевезення пасажирів за попереднім замовленням транспортних засобів за допомогою засобів дистанційного зв'язку через інформаційно-диспетчерську службу (яка використовує такий інтернет-сайт чи його мобільну версію як автоматизований засіб обробки даних). Водночас достеменно відомим є той факт, що за сучасного рівня комп'ютерних технологій, комп'ютерного програмного забезпечення цілком можливим є використання такого веб-сайту замість інформаційно-диспетчерської служби (а точніше кажучи, комп'ютерна програма, система здатна вже замінити зазначену службу, виконуючи її функції в автоматизованому комп'ютерному середовищі).

Чи не єдиним нормативно-правовим актом, в якому згадуються специфічні правовідносини за участю суб'єктів, які надають послуги з використанням подібних ресурсів, є Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 [10], в яких згадується про інформаційно-диспетчерську службу, проте не міститься ні визначення цієї служби, ні її ознак, ні постановки чітких завдань, які вона має виконувати, а тим більше не йдеться про наявність чіткого значення правового статусу цього суб'єкта, ні про те, в якому правовому зв'язку перебуває він з іншими учасниками правовідносин із перевезення пасажирів (в Правилах згадується в контексті перевезень пасажирів таксі), а отже, не є нормативно визначеними наслідки вступу суб'єктів в такі правовідносини, зобов'язання (зобов'язальні правовідносини), які виникають між учасниками, як і правові наслідки порушення цих зобов'язань.

З огляду на зміст ст. 109 зазначених Правил, йдеться саме про суб'єкта господарювання, який надає інформаційно-диспетчерські послуги. Проте дані функції нині здебільшого реалізуються автоматизованими комп'ютерними системами. Але їх використання для суб'єктів, які вступили в правовідносини шляхом її використання (йдеться про пасажирів-замовників таксі і перевізників), неоднозначні.

У які фактичні та правові відносини вступають особа-замовник (замовник-пасажир) та перевізник і яка роль у тому володільця відповідної комп'ютерної програми (та/чи мобільного додатку), яка використовується в мережі Інтернет і визнається електронною формою укладання правочину?

Хто він – власник згаданого Веб-сайту? Який його правовий статус? У яких

правовідносинах перебуває із замовником-пасажиром та перевізником? Яким чином характеризується правовий зв'язок між даним суб'єктом і пасажиром; між ним і перевізником; між перевізником і пасажиром? Яку договірну конструкцію слід застосовувати для регулювання даних правовідносин? Адже у ст. 96 Правил йдеться лише про укладання «відповідного договору» між суб'єктом, який надає інформаційно-диспетчерські послуги, та перевізником без конкретизації предмета цього договору.

Хто він – суб'єкт, який надає інформаційно-диспетчерські послуги, власник Веб-сайту, – повірений перевізника, повірений замовника-пасажир, комісіонер одного з них чи обох одночасно; посередник; агент однієї зі сторін (відповідно, чи варто при цьому говорити про представницький характер правовідносин) чи самостійний учасник правовідносин? Яку економічну та правову роль виконує він у правовідношенні з перевезення пасажирів таксі за замовленням через комп'ютерний «сервіс» типу Uber? Які у разі такого замовлення надаються послуги – інформаційно-довідкові чи, врешті-решт, послуги з перевезення?

У першому випадку мало би йтися про визнання цього суб'єкта інформаційно-довідковою службою; у другому випадку – суб'єктом, який надає транспортні послуги (транспортною компанією). Чи варто говорити про третій варіант, як про те йдеться у відповідних Правилах, – визнавати його суб'єктом, який надає інформаційно-диспетчерські послуги (та яка їх за такого підходу правова природа та зміст)?

З огляду на зміст ст. 96 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, економічний зміст ролі, виконуваної суб'єктами господарювання, які надають інформаційно-диспетчерські послуги, полягає в організації надання послуг із перевезення на таксі та легковим автомобілем на замовлення за попереднім замовленням.

Це дозволяє зробити висновок про організаційний характер досліджуваних правовідносин. Звернення до публічних ofert, розміщених на офіційних сайтах компаній Comuto S.A. (BlaBlaCar) та Uber Technologies Inc. (Uber), дозволяють глибше та повніше розкрити сутність тих фактичних правовідносин, про які йшлося вище.

Так, в умовах користування платформою «BlaBlaCar» (публічна оферта) зазначається, що її користування не має на меті отримання прибутку і використовується користувачами для обміну електронними повідомленнями з метою організації спільних поїздок та розподілу витрат на поїздку між учасниками. При

цьому прямо зазначається, що BlaBlaCar не є учасником правочинів із перевезень пасажирів.

Аналіз Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та Закону України «Про електронну комерцію» [11] дозволяє зробити висновок про неможливість застосування їх до регулювання цих правовідносин, оскільки дія цих актів не поширюється на випадки, коли сторонами є фізичні особи, які не є суб'єктами підприємницької діяльності. Крім того, «платформа» виступає лише способом «передачі інформації в електронній формі». Оскільки пасажирів і перевізників самостійно узгоджують умови договору, здійснюють волевиявлення, самостійно укладають договір перевезення, то їх слід визнавати єдиними сторонами договору перевезення.

Натомість, на думку автора, з діяльністю «електронного ресурсу» чи сервісу, який надається Uber B.V., ситуація виглядає дещо інакше, що дало підставу заборони функціонування «цифрового сервісу» в Туреччині та обмеження його функціонування в ЄС. Так, у грудні 2017 року Суд ЄС визнав, що «Uber» не є комп'ютерним сервісом. Його правовий статус визнано як таксомоторну компанію, яка повинна дотримуватися загальних правил для транспортних фірм (водії, які здійснюють перевезення, повинні мати відповідні ліцензії та дозволи на здійснення пасажирських перевезень).

В Україні ж користування сервісом «Uber» здійснюється на підставі публічної оферти, в якій зазначається, що сервіс є «технологічною платформою», не пов'язаною з транспортною діяльністю [12].

На думку автора, оскільки фактично згода на укладання правочину до замовника надходить від «Uber», який обраховує вартість перевезення на підставі ним же визначених тарифів, то на підставі ст. 213 ЦК України щодо правил тлумачення правочинів є підстави авторові вважати, що йдеться про можливість вважати даного суб'єкта, скоріше, самостійним суб'єктом (стороною договору перевезення, яка здійснює вільне волевиявлення на укладання відповідного правочину в електронній формі), або ж особою, яка є представником перевізника (хоч і не сторона договору перевезення, але учасник правовідносин із перевезення. Характер відносин, які мають місце за участю такого суб'єкта, має ознаки «представницьких» відносин у широкому сенсі їх розуміння (в т. ч. у якості агента). Проте відсутність відповідних норм у позитивному праві не дозволяє судити про наявність ознак «агентських» правовідносин, які притаманні американській цивільно-правовій сім'ї).

Висновки

Питання визначення правового статусу учасників правовідносин із перевезення пасажирів, особливо суб'єкта, який надає «інформаційні», «цифрові» і подібні послуги, є доволі складним, а межі (критерії) для правильної оцінки його правового статусу – розмитими через можливість саморегулювання суб'єктами правовідносин на основі ст. 6 ЦК України; допуск наявності різниці, яка може мати місце у разі розбіжностей між «позиціюванням» свого правового статусу суб'єктом і його реальним статусом у фактичних відносинах, що потребує застосування ст. 213 ЦК України щодо тлумачення договорів; наявність прогалів у сфері транспортного та споживчого законодавства, а особливо у сфері електронної комерції, що призводить до функціонування малоефективного механізму правової охорони та захисту прав споживачів (замовників-пасажирів) транспортних послуг, які використовують для їх замовлення засоби дистанційного зв'язку, веб-сайти та їх мобільні додатки в мережі Інтернет.

Список використаних джерел:

1. Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: монографія. Одеса: ОДУВС, 2010. 188 с.
2. Шишка Р.Б. Механізм правового регулювання перевезень. Юридичний вісник. 2014. № 3 (32). С. 120-125.
3. Абрикосов Д.С. Механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом. Вісник Запорізького національного університету: збірник наукових праць. Серія «Юридичні науки». 2014. № 3. С. 74-83.
4. Сумкін С.О. Mechanism of legal regulation of passenger transportation: civil aspects. Вісник Запорізького національного університету: збірник наукових праць. Серія «Юридичні науки». 2014. № 1. С. 67-73.
5. Стефанчук Р.О. Особисті немайнові права фізичних осіб у цивільному праві (поняття, зміст, система, особливості здійснення та захисту): монографія. Хмельницький: Видавництво Хмельницького університету управління та права, 2007. 568 с.
6. Шишка Р.Б. Механізм правового регулювання перевезень. Юридичний вісник. 2014. № 3 (32). С. 120-125.
7. Гура М.В. Цивільно-правова охорона Інтернет-сайту в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. К., 2006. 20 с.
8. Про затвердження Порядку інформаційного наповнення та технічного забезпечення Єдиного веб-порталу органів виконавчої влади та Порядку функціонування веб-сайтів органів виконавчої влади: наказ Держ. ком. зв'язку та інформатизації

України, Держ. ком. інформац. політики, телебачення та радіомовлення № 327/225 від 25.11.2002. Офіційний вісник України. 2003. № 2. Ст. 49.

9. Атаманова Ю.С. Правове регулювання відносин у мережі Інтернет. Право та інновації. 2014. № 3 (7). С. 7-14.

10. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту:

Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>

11. Про електронну комерцію: Закон України від 03.09.2015 № 675-VIII. Відомості Верховної Ради. 2015. № 45. Ст. 410.

12. Uber V.V. Умови й положення. URL: <https://www.uber.com/ru-UA/legal/terms/ua/>

Стаття посвячена аналізу механізму громадянсько-правового регулювання правоотношений по перевозке пасажиров, возникающих в результате заключения договоров перевозки путем использования компьютерных программ Web-страниц и мобильных приложений; определению характера правовых связей, возникающих в результате заключения сделок с участием перевозчика, заказчика-пассажира и субъекта, оказывающего услуги на основе использования электронных ресурсов. По убеждению автора, характер услуг, предоставляемых владельцем веб-ресурса (компьютерной программы), обуславливает специфику этих связей, сущность и правовую природу применяемых договорных конструкций и последствий их заключения.

Ключевые слова: транспортная услуга, перевозка пассажира, такси, электронная коммерция, организация по предоставлению услуг по перевозке пассажира, информационно-диспетчерские услуги.

The article is devoted to the analysis of the mechanism of civil-law regulation of legal relations for transportation of passengers arising from the conclusion of transportation contracts with the help of computer programs of Web pages and mobile applications. The nature of legal relations arising as a result of concluding transactions involving the carrier, the customer-passenger and the entity providing services on the basis of using electronic resources is determined. According to the author, the nature of the services provided by the owner of the web resource (computer program) determines the specifics of these links, the nature and legal nature of the contractual designs used and the consequences of their conclusion.

Key words: transport service, passenger transportation, taxi, e-commerce, passenger transportation services organization, information and dispatch services.

