УДК 347.763:004.73
DOI https://doi.org/10.32782/2307-1745.2026.83.14

Гнатенко С. С.,
аспірант кафедри приватного права
Національного університету «Одеська юридична академія»
ORCID: https://orcid.org/0009-0005-4756-9573

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ УЧАСНИКІВ ВІДНОСИН У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ІНФОРМАЦІЙНОМУ ПРОСТОРІ: ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНИЙ АСПЕКТ

Анотація. Статтю присвячено комплексному дослідженню цивільно-правового статусу учасників відносин у сфері пасажирських перевезень в інформаційному просторі в умовах цифровізації суспільства та дії правового режиму воєнного стану. В сучасності відбувається активний розвиток цифрових платформ, які трансформували традиційну модель договірних відносин щодо перевезення пасажирів, сформувавши нову систему цивільно-правової взаємодії між пасажиром, перевізником і цифровим агрегатором транспортних послуг. Водночас чинне законодавство України не містить комплексного нормативного регулювання правового статусу зазначених суб'єктів, їхніх прав, обов'язків та меж цивільно-правової відповідальності, що обумовлює необхідність наукового переосмислення відповідних правовідносин.

Цифровізація транспортної сфери не змінює цивільно-правової природи договору перевезення пасажира, проте істотно впливає на механізм виникнення, реалізації та припинення цивільних правовідносин. Центральними учасниками цих правовідносин залишаються пасажир і перевізник як сторони договору перевезення, тоді як цифровий агрегатор залежно від моделі організації сервісу може виконувати функції інформаційного посередника або суб'єкта, який істотно впливає на формування та реалізацію договірних прав і обов'язків сторін. Визначення цивільно-правового статусу цифрової платформи має ключове значення для правильного розмежування договірної відповідальності, забезпечення ефективного захисту прав пасажирів та формування єдиної правозастосовної практики.

Увагу приділено впливу інформаційного середовища на зміст цивільних правовідносин. Використання мобільних застосунків, електронної ідентифікації, алгоритмів цифрової взаємодії, автоматизованих розрахунків, електронних документів та цифрових доказів формує нову модель реалізації цивільних прав і виконання договірних обов'язків. Водночас, за умов воєнного стану цифрові платформи набувають додаткового суспільного значення як елемент інформаційної та транспортної інфраструктури, що зумовлює необхідність забезпечення належного балансу між свободою договору, захистом прав пасажирів, інтересами перевізників та вимогами публічної безпеки.

Отже, подальший розвиток цивільного законодавства України має бути спрямований на комплексне нормативне визначення цивільно-правового статусу учасників відносин у сфері пасажирських перевезень в інформаційному просторі, законодавче розмежування відповідальності перевізника та цифрового агрегатора, удосконалення правового регулювання електронного договору перевезення, використання електронних доказів, а також визначення особливостей функціонування цифрових транспортних платформ в умовах воєнного стану.

Ключові слова: цивільне право, цивільне законодавство, цивільні правовідносини, зобов'язання, договірні зобов'язання, цивільно-правовий договір, послуги, перевезення, перевезення пасажирів, пасажир, інформаційні технології, цифровізація, цифрова доба, інформаційне суспільство, штучний інтелект.

Вступ. Цифровізація суспільних відносин суттєво трансформувала механізм надання транспортних послуг, у тому числі у сфері пасажирських перевезень. Використання електронних інформаційних платформ (Uber, Bolt, Uklon, OnTaxi та інших цифрових сервісів) спричинило появу нової моделі цивільних правовідносин, у якій традиційний договір перевезення поєднується із договорами про надання інформаційно-посередницьких послуг, електронною комерцією та автоматизованою обробкою персональних даних.

Відповідно до статті 626 ЦК України) договір є домовленістю двох або більше сторін, спрямованою на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків. Специфіка договірних відносин у цифровому середовищі полягає в тому, що волевиявлення сторін здійснюється із використанням інформаційно-комунікаційних систем, що відповідає вимогам статей 205, 207, 638, 639 ЦК України, а також положенням Закону України «Про електронну комерцію».

Безпосередньо договір перевезення пасажира регламентується главою 64 ЦК України, зокрема статтями 908–928, а також статтею 910 ЦК України, відповідно до якої перевізник зобов'язаний доставити пасажира до пункту призначення, а пасажир – оплатити встановлену плату за проїзд.

Крім норм цивільного законодавства, правовий статус учасників транспортних правовідносин визначається Законами України «Про автомобільний транспорт», «Про транспорт», «Про захист прав споживачів», «Про електронну комерцію», «Про електронні документи та електронний документообіг», «Про електронну ідентифікацію та електронні довірчі послуги», «Про захист персональних даних», а також Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [11].

Метою статті є характеристика чинного законодавства України в сфері визначення цивільно-правового статусу учасників відносин перевезення пасажирів в інформаційному просторі з урахуванням позитивного досвіду зарубіжних країн в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу. У сучасних умовах цифровізації цивільних відносин основними учасниками цивільних правовідносин у сфері пасажирських перевезень є цифрова платформа (агрегатор), перевізник та пасажир. Саме взаємодія цих суб'єктів формує складну модель договірних відносин, у якій поєднуються елементи цивільного, транспортного, інформаційного та споживчого права.

У сучасній науковій літературі наголошується, що стрімкий розвиток цифрових технологій трансформує класичні моделі договірних відносин, не змінюючи при цьому їхньої приватноправової природи. Зокрема, Н. А. Федосенко обґрунтовує, що цифровізація цивільних відносин зумовлює появу нових способів реалізації суб'єктивних цивільних прав, однак не змінює фундаментальних засад договірного права, серед яких визначальне значення мають принципи свободи договору, добросовісності, розумності та справедливості [16, с. 69–74]. Аналогічної позиції дотримується І. Ю. Гулейков, який зазначає, що використання електронних засобів комунікації не створює нової договірної конструкції, а лише модифікує механізм укладення та виконання цивільно-правових договорів [3, с. 260–265].

Принагідно, що у сучасності використання електронних засобів (e-mail, месенджери, CRM-системи) у договірних відносинах регулюється Законом України «Про електронну комерцію» [10] та ЦК України. Це дозволяє укладати правочини, обмінюватися документами та підписувати їх онлайн, якщо сторони договору попередньо погодили такий порядок.

У науковій літературі агрегатор транспортних послуг визначається як інформаційний посередник (цифрова платформа або мобільний застосунок), який забезпечує взаємодію між пасажирами та незалежними перевізниками, не здійснюючи безпосередньо перевезення. Подібний підхід відповідає сучасній концепції цифрових платформ, яку підтримує Р. В. Вовчок, зазначаючи, що цифрові сервіси виступають новими суб'єктами цифрової економіки, діяльність яких полягає насамперед в організації інформаційної взаємодії між учасниками цивільних відносин, а не у виконанні основного договірного зобов'язання [1, с. 20–27].

Українське законодавство наразі не містить спеціального визначення правового статусу цифрового агрегатора транспортних послуг. Як правило, такі суб'єкти здійснюють діяльність відповідно до Закону України «Про електронну комерцію», виступаючи власниками або операторами інформаційної системи, за допомогою якої забезпечується укладення електронних договорів між пасажирами та перевізниками.

Отже, такі цифрові платформи, як Uber, Bolt, Uklon та інші, фактично виконують функцію інформаційного посередника між перевізником і пасажиром, надаючи програмне забезпечення для пошуку транспортної послуги, визначення маршруту, розрахунку вартості поїздки, електронної взаємодії сторін та здійснення платежів. При цьому агрегатор, як правило, не здійснює перевезення власними транспортними засобами, не забезпечує їх технічний стан та не набуває статусу сторони договору перевезення.

У цьому контексті заслуговує на увагу позиція І. В. Спасибо-Фатєєвої, відповідно до якої визначальним критерієм цивільно-правової відповідальності є зміст прийнятого суб'єктом договірного обов'язку [2].

Принагідно звернути увагу на те, що оскільки цифрова платформа не приймає на себе обов'язку щодо безпосереднього перевезення пасажира, вона, як правило, не відповідає за належне виконання транспортного зобов'язання, якщо інше прямо не передбачено договором або законом.

Саме тому відповідальність агрегатора здебільшого обмежується належним функціонуванням інформаційної системи, забезпеченням достовірності інформації, належною обробкою персональних даних, справністю електронних сервісів та виконанням інших інформаційно-технологічних функцій. Юридична відповідальність за безпеку перевезення, життя і здоров'я пасажира, технічний стан транспортного засобу, дотримання правил дорожнього руху та якість транспортної послуги покладається безпосередньо на перевізника.

У більшості правових систем агрегатори не зобов'язані отримувати ліцензію на здійснення перевезень, оскільки вони не володіють транспортними засобами, не виконують функції автомобільного перевізника та не перебувають у трудових відносинах із водіями, які, як правило, здійснюють діяльність як фізичні особи – підприємці або незалежні підрядники.

Звертається увага на те, що чинне законодавство України не містить окремого визначення правового статусу цифрового агрегатора транспортних послуг. Як правило, такі суб'єкти здійснюють діяльність відповідно до Закону України «Про електронну комерцію», виступаючи власниками інформаційної системи, через яку здійснюється укладення електронного договору.

Відповідно до статті 11 Закону України «Про електронну комерцію» електронний договір укладається шляхом направлення оферти та її акцепту із використанням інформаційно-комунікаційної системи. У межах такої взаємодії цифрова платформа забезпечує функціонування інформаційної системи, автоматизоване формування замовлення, електронну ідентифікацію сторін, приймання платежів, інформаційний супровід виконання договору та обробку персональних даних.

Безпосереднім виконавцем транспортної послуги виступає перевізник. Відповідно до статті 909 ЦК України за договором перевезення пасажира перевізник зобов'язується доставити пасажира до пункту призначення у строки та на умовах, встановлених договором, ЦК України та транспортним законодавством [17].

Стаття 39 Закону України «Про автомобільний транспорт» покладає на автомобільного перевізника обов'язок здійснювати перевезення лише за наявності передбачених законом дозвільних документів, забезпечувати належний технічний стан транспортного засобу та гарантувати безпеку пасажирів [7].

У науковій літературі В. Скрипник підкреслює, що договір перевезення належить до договорів про надання послуг, у яких основним обов'язком виконавця є досягнення конкретного матеріального результату доставки пасажира до визначеного пункту призначення. Саме перевізник набуває статусу боржника у відповідному зобов'язанні та несе цивільно-правову відповідальність за його неналежне виконання [14, с. 50–55].

Відповідно перевізник відповідає за невиконання або неналежне виконання договору перевезення, прострочення доставки пасажира, заподіяння шкоди його життю чи здоров'ю, втрату або пошкодження багажу, а також за інші порушення договірних обов'язків [6, с. 57–67; 15, с. 164–169].

Таким чином, цивільно-правовий статус перевізника та цифрового агрегатора істотно відрізняється. Перевізник виступає стороною договору перевезення, безпосередньо виконує транспортну послугу, приймає на себе обов'язок щодо безпечного перевезення пасажира та несе повну цивільно-правову відповідальність за належне виконання договірного зобов'язання. Крім того, на нього покладається обов'язок отримання відповідної ліцензії, забезпечення технічної справності транспортного засобу та дотримання вимог транспортного законодавства.

Натомість агрегатор (цифрова платформа) не є безпосереднім виконавцем транспортної послуги, а забезпечує інформаційно-технологічну взаємодію сторін договору, отримуючи винагороду у вигляді комісії або плати за інформаційне обслуговування. За загальним правилом договір перевезення укладається саме між перевізником і пасажиром, тоді як цифрова платформа виконує допоміжну функцію щодо організації укладення та виконання такого договору.

Іншим обов'язковим учасником зазначених правовідносин є пасажир, який виступає споживачем транспортної послуги. Відповідно до статті 633 ЦК України договір перевезення пасажира має ознаки публічного договору, оскільки перевізник не вправі безпідставно відмовити особі у наданні транспортної послуги за наявності можливості її надати [17].

Укладення договору через мобільний застосунок здійснюється шляхом акцепту публічної оферти (click-wrap agreement), що відповідає положенням статей 205, 638 та 639 ЦК України, а також статті 11 Закону України «Про електронну комерцію».

Пасажир має право на отримання повної та достовірної інформації про транспортну послугу, безпечне перевезення, захист персональних даних, належну якість транспортної послуги та відшкодування майнової й моральної шкоди відповідно до статей 22, 23, 611, 623, 1166 та 1167 ЦК України [17].

Особливого значення у цифрових транспортних правовідносинах набувають електронний документообіг, електронна ідентифікація учасників та використання електронних доказів. Відповідно до Закону України «Про електронні документи та електронний документообіг» електронний документ має однакову юридичну силу з документом на паперовому носії за умови дотримання вимог законодавства [9].

Електронний квиток, електронний чек, підтвердження бронювання, історія замовлення, GPS-маршрут, електронне листування, push-повідомлення мобільного застосунку та інші цифрові дані можуть виступати належними й допустимими доказами укладення та виконання договору відповідно до статей 76–100 ЦК України.

Обробка персональних даних у межах цифрових транспортних правовідносин здійснюється відповідно до Закону України «Про захист персональних даних», а у випадку надання транспортних послуг громадянам держав – членів Європейського Союзу також з урахуванням вимог Регламенту (ЄС) 2016/679 (GDPR), що відображає сучасну тенденцію гармонізації українського приватного права із європейськими стандартами захисту персональних даних [13].

Актуальна практика Верховного Суду свідчить про формування сталої правової позиції щодо юридичної сили електронних правочинів та електронних доказів.

Так, наприклад Перша судова палата Касаційного цивільного суду Верховного Суду у постанові від 12 січня 2021 року у справі № 524/5556/19 дійшла висновку, що електронна форма договору є самостійною формою правочину, а волевиявлення сторін може підтверджуватися електронними повідомленнями, технічними даними інформаційної системи та іншими електронними доказами [12].

Касаційний цивільний суд у складі Верховного Суду неодноразово наголошував, що електронні документи, електронне листування, SMS-повідомлення, інформація з мобільних застосунків та електронних сервісів можуть бути належними й допустимими доказами за умови можливості встановлення їх походження, автентичності та належності відповідній особі.

Крім того, Верховний Суд послідовно виходить із того, що цивільно-правова відповідальність перевізника є договірною та виникає незалежно від способу укладення договору перевезення у паперовій чи електронній формі.

Окремої уваги заслуговує питання функціонування цивільно-правових відносин у сфері пасажирських перевезень в інформаційному просторі в умовах дії правового режиму воєнного стану [8]. Збройна агресія Російської Федерації проти України зумовила істотну трансформацію механізму реалізації транспортних послуг, водночас не змінивши їх приватноправової природи. Договір перевезення пасажира, укладений із використанням цифрової платформи, і надалі залишається цивільно-правовим договором, однак його виконання здійснюється в умовах підвищеного рівня правових, організаційних та безпекових ризиків.

Правовий режим воєнного стану допускає можливість тимчасового обмеження окремих конституційних прав і свобод людини та громадянина, що безпосередньо впливає на організацію транспортного сполучення, режим пересування населення, функціонування об'єктів транспортної інфраструктури, порядок використання транспортних засобів, а також діяльність суб'єктів господарювання у сфері перевезень.

У зв'язку з цим виконання договірних зобов'язань у певних випадках ускладнюється встановленням комендантської години, обмеженням руху окремими територіями, запровадженням спеціального режиму в'їзду та виїзду, проведенням евакуаційних заходів, мобілізацією транспортних ресурсів або виникненням інших обставин, пов'язаних із забезпеченням національної безпеки.

За таких умов особливого значення, на нашу думку, набуває належне застосування загальних положень цивільного законодавства щодо виконання зобов'язань, добросовісності сторін, розумності їх поведінки, а також інституту звільнення від відповідальності за порушення договірних зобов'язань у разі наявності обставин непереборної сили.

Сам по собі факт запровадження воєнного стану не припиняє цивільних правовідносин і не звільняє автоматично учасників договору від виконання своїх обов'язків [5, с. 53–58]. Водночас конкретні наслідки бойових дій, руйнування транспортної інфраструктури, блокування маршрутів, запровадження заборон на пересування або інші надзвичайні обставини можуть об'єктивно унеможливлювати належне виконання договору перевезення, що потребує оцінки у кожному конкретному випадку.

Специфіка агрегаторів (цифрових платформ) у зазначених умовах полягає також у тому, що саме вони забезпечують оперативне інформування користувачів про зміну маршрутів, обмеження руху, тимчасову недоступність окремих територій, коригування вартості поїздок, скасування замовлень та інші обставини, які безпосередньо впливають на виконання договору.

Отже, належне функціонування інформаційної системи набуває не лише цивільно-правового, а й суспільно значущого характеру, оскільки своєчасне інформування пасажира може бути безпосередньо пов'язане із забезпеченням його життя та безпеки.

Крім того, воєнний стан значно підвищує роль електронних доказів у сфері захисту цивільних прав учасників транспортних правовідносин [4, с. 530–533]. За відсутності можливості отримання традиційних письмових документів саме електронні журнали мобільних застосунків, GPS-дані, історія замовлення, електронні чеки, цифрові платіжні документи, повідомлення інформаційної системи, геолокаційні відомості та інші електронні дані нерідко є єдиними засобами доказування факту укладення, виконання або невиконання договору перевезення. Це обумовлює необхідність забезпечення належного збереження цифрової інформації, її автентичності та можливості використання як належного і допустимого доказу у цивільному судочинстві.

Воєнний стан також актуалізує питання законодавчого визначення меж цивільно-правової відповідальності цифрових агрегаторів транспортних послуг.

У випадках, коли цифрова платформа здійснює не лише інформаційне посередництво, а фактично контролює істотні умови надання транспортної послуги, визначає алгоритми ціноутворення, здійснює електронні розрахунки, встановлює критерії допуску перевізників до системи та впливає на виконання договору, виникає потреба у нормативному уточненні обсягу її цивільно-правових обов'язків перед пасажиром.

Особливої актуальності це набуває в умовах воєнного стану, коли цифрові платформи дедалі частіше виконують функцію елементів критичної цифрової інфраструктури, забезпечуючи мобільність населення, волонтерських організацій, медичних працівників та інших осіб, діяльність яких має суспільно важливе значення.

Таким чином, правовий режим воєнного стану не змінює цивільно-правової природи договірних відносин у сфері цифрових пасажирських перевезень, проте істотно впливає на особливості їх виконання, доказування та реалізації цивільно-правової відповідальності. Це, у свою чергу, свідчить про необхідність подальшого вдосконалення транспортного, цивільного та цифрового законодавства України шляхом комплексного нормативного врегулювання діяльності цифрових платформ, розподілу відповідальності між агрегатором і перевізником, а також визначення особливостей функціонування таких правовідносин в умовах дії особливих правових режимів, зокрема воєнного стану.

Звертається увага на те, що попри активний розвиток цифрових сервісів пасажирських перевезень, чинне законодавство України не забезпечує належного нормативного врегулювання діяльності цифрових платформ.

Зокрема, законодавство не визначає: правовий статус агрегатора транспортних послуг; межі цивільно-правової відповідальності інформаційної платформи; порядок розподілу відповідальності між платформою та перевізником; особливості укладення договору перевезення через мобільні застосунки; правовий режим використання алгоритмів автоматичного ціноутворення (dynamic pricing); порядок використання цифрової ідентифікації сторін договору.

Отже, правовий статус транспортних послуг з перевезення пасажирів на сучасному ринку залишається предметом правових дискусій. Законодавчі ініціативи, які опрацьовують державні органи, спрямовані на детінізацію ринку перевізників та закріплення нових вимог. Вони включають необхідність впровадження е-ідентифікаторів для онлайн-замовлень та запровадження чітких розділів відповідальності для платформ (агрегаторів).

Висновки. Правовий статус учасників цивільних правовідносин у сфері пасажирських перевезень в інформаційному просторі формується на перетині норм цивільного, транспортного, інформаційного та споживчого законодавства. Використання цифрових платформ істотно трансформує класичну модель договірних відносин, однак не змінює фундаментальних принципів цивільного права, закріплених у ЦК України, зокрема принципів свободи договору, добросовісності, розумності та справедливості (стаття 3 ЦК України).

Сучасна модель цифрових пасажирських перевезень характеризується існуванням трьох основних учасників правовідносин пасажира, перевізника та цифрової платформи (агрегатора), кожен із яких має самостійний цивільно-правовий статус, обсяг прав та обов'язків. При цьому перевізник залишається стороною договору перевезення та основним суб'єктом цивільно-правової відповідальності за належне виконання транспортного зобов'язання, тоді як агрегатор, за загальним правилом, виконує функції інформаційного посередника, забезпечуючи технологічну організацію укладення та супроводу електронного договору.

В умовах правового режиму воєнного стану зазначені проблеми набувають особливої актуальності. Воєнний стан не змінює цивільно-правової природи договірних відносин щодо перевезення пасажирів, однак істотно впливає на механізм їх реалізації, виконання та захисту прав учасників.

Подальший розвиток цифрової економіки та впровадження сучасних інформаційних технологій у сферу транспортних послуг об'єктивно потребує комплексного оновлення транспортного законодавства, визначення правового статусу цифрових платформ та законодавчого врегулювання розподілу відповідальності між усіма учасниками пасажирських перевезень в інформаційному просторі, що сприятиме підвищенню рівня захисту прав пасажирів і правовій визначеності у сфері транспорту.

Література:

1. Вовчок Р. В. Залежність конструкції договорів у сфері іт від природи цифрового об'єкта. Київський часопис права, (2), 2026. С. 20–27.
2. Вчення про цивільно-правову відповідальність : монографія / І. В. СпасибоФатєєва, Л. М. Баранова, О. О. Беляєв та ін. ; за ред. І. В. Спасибо-Фатєєвої. Харків : ЕКУС, 2025. 816 с.
3. Гулейков І.Ю. Характеристика договірних відносин у цифровому обороті. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету, 2024. Серія право.* Випуск 84. Частина 1. С. 260–265.
4. Давидова І.В., Резніченко С.В. Договори перевезення: реалії воєнного часу. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 7/2022. С. 530–533.
5. Кочина О.С., Болдирев В.М. Вплив воєнного стану на цивільні правовідносини. Нове Українське право. № 2. 2022. С. 53–58.
6. Онищенко О. Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях. *Юридичний журнал*. 2012. № 7-8. С. 57–67.
7. Про автомобільний транспорт. Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III (*Відомості Верховної Ради України* (ВВР), 2001, № 22, ст. 105) // URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text
8. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24.02.2022 № 64/2022. // URL: https://www.president.gov.ua/news/prezident-pidpisav-ukaz-prozaprovadzhennya-voyennogo-stanu-73109

9. Про електронні документи та електронний документообіг. Закон України від 22 травня 2003 року № 851-IV (*Відомості Верховної Ради України* (ВВР), 2003, № 36, ст. 275) // URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/851-15#Text
10. Про електронну комерцію. Закон України від 3 вересня 2015 року № 675-VIII (*Відомості Верховної Ради (ВВР)*, 2015, № 45, ст. 410) // URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/675-19#Text
11. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 (у редакції станом на 15.07.2026) // URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF#Text
12. Постанова Верховного Суду від 12.01.2021 у справі № 524/5556/19 (провадження № 61-16243св20) // URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/94102130?fbclid=IwAR3GaYctJgpUXBFROd6F2NeaXFupjTTnW-waWx4bh6yywWKtDuY0aznoFog
13. Регламент Європейського парламенту і Ради (ЄС) 2016/679 від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб у зв'язку з опрацюванням персональних даних і про вільний рух таких даних, та про скасування Директиви 95/46/ЄС (Загальний регламент про захист даних) // URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-16#Text
14. Скрипник В. Транспортні послуги в системі об'єктів цивільних прав. *Підприємництво, господарство і право*. Цивільне право і процес. 5/2020. С. 50–55.
15. Стефанчук М.О. Відповідальність перевізника за порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом за законодавством України та ЄС. Серія Право. Випуск 77. Частина 1. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету,* 2023. С. 164–169.
16. Федосенко Н.А. Використання цифрових технологій у цивільних правовідносинах. *Часопис* цивілістики. Випуск 45. С. 69–74.
17. Цивільний кодекс України : наук.-практ. коментар : станом на 01 січн. 2023 р. / Харитонов Є.О., Харитонова О.І. та інш. за заг. ред. докт. юрид. наук, проф. Харитонова Є.О., канд. юрид. наук, доц. Калітенко О.М. Київ : Норма права, 2023. 1424 с.

Hnatenko S. Individual issues regarding the civil law status of parties to passenger transportation relations in the information space: a theoretical and applied perspective

Summary. This article presents a comprehensive study of the civil law status of parties to passenger transportation relations in the information space under a digitalizing society and the legal regime of martial law. Today, digital platforms are undergoing rapid development, transforming the traditional model of contractual relations regarding passenger transportation and forming a new system of civil-law interaction between passengers, carriers, and digital aggregators of transportation services. At the same time, current Ukrainian legislation lacks comprehensive regulatory provisions governing the legal status of these entities, their rights, obligations, and the limits of their civil liability, which necessitates a scholarly reexamination of the relevant legal relations.

The digitization of the transportation sector does not alter the civil law nature of a passenger transportation contract; however, it significantly affects the mechanism by which civil legal relations arise, are carried out, and are terminated. The passenger and the carrier remain the central participants in these legal relations as parties to a transportation contract, while the digital aggregator – depending on the service model – may act as an information intermediary or as an entity that significantly affects the formation and exercise of the parties' contractual rights and obligations. Defining the civil law status of a digital platform is crucial for correctly delineating contractual liability, ensuring effective protection of passengers' rights, and establishing a uniform legal practice.

Attention is paid to the impact of the information environment on the essence of civil legal relations. The use of mobile applications, electronic identification, digital interaction algorithms, automated calculations, electronic documents, and digital evidence is shaping a new model for the exercise of civil rights and the fulfillment of contractual obligations. At the same time, under martial law, digital platforms take on additional social significance as part of the information and transportation infrastructure, which necessitates striking the adequate balance between freedom of contract, the protection of passengers' rights, the interests of carriers, and public safety requirements.

Therefore, the further development of Ukraine's civil legislation should be aimed at comprehensively defining the civil-law status of parties to passenger transportation relations in the information space, legislatively distinguishing between the liability of the carrier and that of the digital aggregator, improving the legal regulation of electronic transportation contracts and the use of electronic evidence, as well as defining specific features of the performance mode for digital transportation platforms.

Key words: civil law, civil legislation, civil legal relations, obligations, contractual obligations, civil law contract, services, transportation, passenger transportation, passenger, information technology, digitalization, digital age, the information society, artificial intelligence.

Використання штучного інтелекту. Під час підготовки статті інструменти штучного інтелекту не використовувалися.

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

Дата першого надходження статті до видання: 29.08.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 19.09.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті: 09.11.2026