

ДОГОВІР ДРАЙВІНГУ

З переходом на ринкові відносини в Україні започатковані нові послуги, у тому числі й транспортні. До них відноситься драйвінг, один з проявів якого полягає у тому, що водія, який не спроможний керувати належним йому транспортним засобом, на підставі такого договору доставляють за плату разом із транспортним засобом у вказане ним місце, зазвичай додому. Спрощено йдеться на наймання водія для управління транспортним засобом власника. Такий договір безумовно слугує охороні прав учасників дорожнього руху і надає можливість уникнути ДТП. У той же час він має ряд особливостей, що проявляються на стадії його укладення та в процесі виконання та заслуговують на увагу.

Зауважимо, і досі правники не зверталися до юридичного аналізу договору драйвінгу. Хоча, на наш погляд, він заслуговує уваги, тому що йдеться про передачу керування транспортним засобом в інтересах власника та пов'язані із цим ризики й наслідки, в тому числі в разі скоєння ДТП та завдання збитків та шкоди. Тож, завдання цієї роботи – встановити юридичну характеристику договору драйвінгу та визначити його особливості.

Про актуальність проблеми свідчить те, що Україна, на дорогах якої експлуатується всього 2% автотранспорту, має сумнівні рекорди: на країну припадає 15% дорожньо-транспортних пригод у Європі. В Україні кожні дві год.¹ в ДТП гине одна людина, а кожні 15 хв. одна людина отримує ушкодження. Лише за тиждень липня 2007 р. 1225 зареєстрованих ДТП, в яких 149 осіб загинули та 1627 травмовано. Державтоінспекція припинила понад 145 тис. порушень правил дорожнього руху, у тому числі й 6,6 тис. фактів керування транспортними засобами нетверезими водіями [1, с. 3]. Чи не велика це плата і чи не настав час вживати рішучих заходів щодо охорони життя та здоров'я людей від підвищеної небезпеки на дорогах, у тому числі й непопулярних? Звичайно, наразі обговорюється і невдовзі буде посилена відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Але чи можливо так раз і назавжди вирішити проблему і чи тільки лише посиленням матеріальної відповідальності та позбавленням суб'єктивного права керування транспортним засобом?

Вважаємо, що це проблема не тільки публічного права, але й приватного: особа на певний час позбавляється суб'єктивного

¹ За іншими даними – кожні півтори години. Див.:Чепельська Т. На автошляхах, як на прифронтовій лінії //Іменем змапкону. 2007. ;31 (5573) –С.3.

права керувати транспортними засобами, та одночасно обмежується її здатність обирати види діяльності та здійснювати особисті немайнові права, що засновані на керуванні транспортними засобами; на певний час обмежуються й майнові права особи, і вона не може самостійно використовувати належний їй транспортний засіб; в інформаційних системах спеціального користування розміщується інформація про такі обмеження. І в той же час особа може використовувати належний транспортний засіб через наймання водія: на тривалий чи на короткий строк. Правовою формою регулювання відносин може бути трудовий договір, який, на наш погляд, може укласти кожна фізична особа, яка потребує професійної робочої сили (хатні чи дворові працівники, няні, вихователі, вчителі та репетитори, сторожі, шофери, охоронники тощо), договір підряду чи інший цивільно-правовий договір. Трудові відносини зазвичай виникають при тривалому використанні робочої сили, і це завдання трудового права та законодавства. При разовому використанні осіб для управління транспортним засобом такі відносини можуть регулюватися договором драйвінгу.

Для досягнення мети дослідження слід, насамперед, визначитися у його номенології та правовій природі. Номенологія відображається у назві договору і створює понятійну категорію, яка семантично відображає сутність явища та його сприйняття. Відповідно, тут йдеться про слідування тим напрацюванням, які проведено у відомих правопорядках чи необхідності віднайти власне найбільш адекватне семантичне розуміння. З огляду на вимогу адаптації національного законодавства та об'єктивного процесу зближення цивільного законодавства, перший шлях видається більш вдалим. З огляду на вказане, термін «драйвінг», який використовується для назви процесу управління транспортними засобами не власниками, у тому числі й екстремального та пробного (тест-драйвінг), є найбільш сприйнятним. Негоже нам будувати право на суто українському сприйнятті та лексиконі хоча б тому, що воно стало вже інтернаціональним і врегульовує відносини за участю необмеженого кола споживачів. Відповідно, воно повинно бути зрозумілим і однозначним. Справа в організації, інформації та правовому оформленні таких відносин. Відкритість суспільства та можливість обслуговування потреб людини свідчить на користь запровадження загальноновизнаних та зрозумілих дефініцій.

У тому разі коли за тих чи інших причин виникли чи передбачаються перепони для керування транспортним засобом власником чи його персоналом, особа може звернутися до послуг професіонала. Тим більше, що осіб, які можуть і бажають надати такі послуги, в Україні достатня кількість. Такі договори вже використовуються й на практиці. Так, харківський «Драйвінг Клуб» про-

понує послуги з оренди автомобіля з водієм, подобово чи погодинно, організацію автомобільних прогулянок для однієї-двох осіб, одноразові поїздки по Україні¹, а також доставку власника на його автомобілі у вказане ним місце. Визначені також інші послуги², що охоплюються цим поняттям, але ми зважимо на становлення такого сегменту послуг. Наразі не всі зі вказаних послуг можуть бути віднесені до драйвінг-послуг, але з часом цей перелік буде напрацьовано. Відповідно, можна стверджувати про тлумачення драйвінгу у вузькому (послуги із управління автомобілем) та широкому розумінні (послуги, пов'язані із подорожуванням та відпочинком із елементами екстриму). Проте, однозначно, що в Україні сформувався ринок драйвінг-послуг, і якщо є замовники, то віднайдуться особи, які їх нададуть. До речі, у практиці таксистів такі випадки вже зустрічаються.

За відсутності напрацьовань за даною проблематикою апріорі ми виходимо з того, що цей договір відноситься до транспортних зобов'язань, які структурно розташовані після загальної гл. 63 ЦК України «Послуги». Предметом розташованих за нею договорів є послуга, до конститутивних ознак якої віднесено: не зв'язаність із речами як її результатом; нематеріальність отриманого результату; невіддільність результату послуги від діяльності послугонадавача; есклюзивність; гарантованість досягнення результату; співпадання в часі надання та споживання послуги. Якщо послуга характеризу-

¹ drayving.narod.ru

² Зокрема, до них віднесено: 1) реєстрація при виїзді на маршрут; 2) реалізація маршрутів: міського, дорожнього чи екстремального; 3) одноразовий вступний клубний внесок; 4) організація повернення з маршрутів в разі технічних поломок транспорту; 5) проведення щонедільних туристичних зборів на одному із екстремальних маршрутів, що охоплює вхідну плату, кухню, бар; надання транспортних засобів з водіями для всіх видів драйвінга; 7) драйвінг СТО (поточний ремонт автотранспорту драйвінів, драйвінг тюнінг; технічний огляд і реєстрація учасників турніру, підготовка автотранспорту до турніру); 8) символіка (самонаклейні відрізняльні знаки для автомобілів, одяг і спорядження драйвінів (майки, футболки, куртки, бейсболки і т.д.), інвентар і екіпіровка автомобілів); 9) прокат (прокат обов'язкової екіпіровки для екстремального драйвінга, прокат інвентаря для драйвінг-відпочинку); 10) типографія (друк і поширення популярних маршрутів, випуск і поширення власної газети, журналу); 11) Інтернет з використанням послуг Веб-мані та Е-Голд (всі функції Драйвінг-клубу в он-лайн режимі, драйвінг в он-лайн режимі (віртуальна подорож по маршруту); 12) абсолютні права на рекламу в усіх заходах з драйвінгу; 13) турніри (міський – договори із власниками таксопарків про перевезення пасажирів за індивідуальним маршрутом), міські «маршрути-завдання» для учасників конкурсу чи турніру серед водіїв, дорожній (щомісячні та сезонні турніри), екстремальний; 14) організація приватного відпочинку до 4 чол. тощо.

ється такими властивостями, як: не зв'язаність із речами як результатом її надання; нематеріальність отриманого результату; невіддільність результату послуги від діяльності послугонадавача; есклюзивність; гарантованість досягнення результату; співпадання в часі надання та споживання послуги, то слід протестувати драйвінг як послугу на відповідність цим ознакам.

У той же час тут не йдеться про оренду транспортного засобу, охоплюється §5 гл. 58 ЦК України. Тут все навпаки, і передається не транспортний засіб, а йдеться лише про наймання екіпажу, тобто про таку послугу, яка пов'язана із передачею керування транспортним засобом іншій особі. Проте при драйвінзі не виникає нова річ і не набуває функціональності інша, а отримується лише корисний ефект – безпечне переміщення власника транспортного засобу та/чи інших осіб і досягається безпека експлуатації транспортного засобу. Побічним ефектом є впевненість у тому, що нічого поганого не станеться, що теж немаловажно. Іншими словами, тут виграють всі: власник транспортного засобу, його оточуючі, суспільство.

Нематеріальність отриманого результату від драйвінгу не викликає заперечень. Як при більшості транспортних послуг тут відбувається просторове переміщення людей, багажу, вантажу. Відповідно, ці відносини максимально наближені до врегульованих гл. 64 ЦК України та іншими актами транспортного законодавства. Щодо першого, то однозначно, що люди не можуть бути віднесені до речей, щодо другого – тут діє певна фікція: транспортування речей не може відбутися без їх надання вантажовідправником. У результаті річ набуває нових економічних (задовольняється попит на товар, отримується більший дохід від його реалізації) чи експлуатаційних властивостей.

Драйвінг відповідає і такій ознаці, як невіддільність результату послуги від діяльності послугонадавача, – за рахунок професійної діяльності за час керування автотранспортним засобом досягається позитивний результат, який у даному разі повинен бути гарантованим. Тож, на час керування транспортним засобом особа, яка надає такі послуги, перебирає на себе й всі ризики володільця транспортного засобу, та стає володільцем джерела підвищеної небезпеки. Принаймні такий висновок можна зробити з пп. 2 п. 4 Постанови Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27 березня 1992 р. «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди», де вказано, що володільцем джерела підвищеної небезпеки є юридична або фізична особа, яка здійснює експлуатацію джерела підвищеної небезпеки в силу, у тім числі, інших підстав (договору оренди, довіреності тощо) [2, с. 236]. Іншими словами, особа, яка надає послуги драйвінгу, є володільцем джерела підвищеної небезпеки. Без цього договір

втрачає своє призначення і стає недоцільним. Власне, його суть у тому, щоб уникнути власником та іншими особами можливих негативних проявів тимчасової нездатності забезпечити безпечність, а інколи й правомірність, керування транспортним засобом та, головне, – безпеку учасників дорожнього руху.

Останнє пов'язане й з такою ознакою послуги, як есклюзивність. Уже сама її новизна та випадки для застосування свідчать про її неординарність: управління транспортним засобом передається іншій особі; власник, якщо знаходиться поряд з водієм, не здатен і не повинен впливати на його дії: вибір маршруту, режиму чи стилю управління. Есклюзивність проявляється уже при укладенні договору і, зокрема, замовленні послуги: слід обов'язково повідомляти марку, тип транспортного засобу для того, щоб можна було підібрати такого водія, який добре знає особливості управління цим транспортним засобом. Надання такої послуги безумовно співпадає в часі із її споживанням. Послуга – благо, що полягає у здатності професійної чи іншої діяльності послугонадавача задовольнити потреби їх споживача.

Досить цікавим є використання в цивілістичній науці термінів «матеріальна» і «нематеріальна» послуга [3, с. 198–200; 4, с. 538–540; 5, с. 108]. Перше проявляється у діяльності із предметами, друге не пов'язане з речами. Об'єктом зобов'язання щодо надання послуг драйвінгу є діяльність з управління транспортним засобом (річчю) та його переміщення, у тому числі разом з власником та вказаними ним особами, у визначене місце. Тобто тут є матеріальна послуга, чи така послуга пов'язана із речами. У той же час водій може представляти інтереси власника транспортного засобу перед іншими особами, наприклад, Державною автомобільною інспекцією, власниками автостоянок та паркінгів, тощо.

Таким чином, предметом договору драйвінгу є послуга. Це означає, що типологічне моделювання доктринального поняття договору повинне здійснюватися з урахуванням конструкції ст. 901 ЦК України. Щодо видової висхідної моделі дещо складніше. Проте, на наш погляд, найбільш близькою, з елементами фікції, є саме договір перевезення, що надає можливість визначати цей договір на засадах, вказаних у гл. 64 ЦК України. Причому найближчим за спрямуванням субінститутом перевезення видається перевезення пасажирів у таксі. Єдина різниця у приналежності транспортного засобу.

Усякий договір, крім предмета, визначається й за його характеристикою. Тому ми скористаємось сучасними напрацюваннями, в тому числі й автора цих рядків, щодо дворівневої типологічної системи договорів, що відображає міжнародну уніфікацію контрактів та юридичну природу окремих договірних конструкцій. Її перший рівень відображає характеристику договору з по-

зиці загальних положень про договір. Так, цей наразі спеціально не регулюється актами цивільного законодавства і відноситься до непойменованих. Тут можуть бути застосовані лише зазначені вище загальні положення про цивільно-правові договори, договори з надання послуг та договори перевезення. У всьому іншому відносини між сторонами регулюються домовленістю сторін, що, до речі, надає можливість сильній стороні, до якої навряд чи можна віднести споживача послуг драйвінгу, зловживати своїм правовим становищем, особливо стосовно визначення ціни договору.

Щодо юридичної характеристики договору драйвінгу, то він як правочин і зобов'язання є двосторонній, оплатний, консенсуальний. Зважаючи на загальні положення про договори, цей договір за своїм змістом є зобов'язальним. Він може укладатися на користь сторін, зокрема власника автомобіля, чи на користь третьої особи, якщо власник не здатен усвідомлювати значення своїх дій (знаходиться у стані сильного сп'яніння). З останнім пов'язані ризики, що зумовлюється ментальністю наших громадян, станом, у якому звертаються за такою послугою, можливістю перевищення строку послуги внаслідок змін маршруту. За таких умов можна вважати, що цей договір є алеаторним, та, зважаючи на можливість надання й інших послуг, – змішаним.

При укладенні договору драйвінгу не власником, але на його користь, виникають певні складнощі: йдеться про випадки здійснення прав власності не власником. Для того щоб не виникало проблем щодо кваліфікації управління чужим транспортним засобом без відома власника, слід чітко дотримуватися письмової форми такого договору та наявності у водія довіреності від роботодавця. У іншому випадку є всі підстави для затримання органами ДАІ і водія, і власника та здійснення дізнання. Відповідно, це загрожує меті договору і таке виконання може перетворитися у протилежність: замість безпечного перевезення пасажира до домівки він буде затриманий, неодмінно виникне конфлікт із всіма його наслідками.

Не менш цікавою є номенологія сторін за договором драйвінгу. Їх назва повинна збігатися із назвою договору та відображати традиції найменування сторін договору та специфіку їхнього правового становища. Для ясності категоріального апарату ми пропонуємо назвати особу, яка надає драйвінг-послуги, драйвером, а особу, яка її споживає, – драйвіном. При цьому ми усвідомлюємо, що термін «драйвер» має й інше навантаження. Проте, технічно-програмна спрямованість не перешкоджає існуванню іншого семантичного навантаження, в тому числі, й у праві. Відповідно, драйвер повинен працювати на ринку драйвінг-послуг легально: бути зареєстрованим, мати у своєму складі відповідних фахівців як імперативну умову їхнього надання на професійній фаховій

основі, отримати інші дозволи, як суб'єкт підприємництва підлягати загальним та спеціальним формам контролю, що передбачені чинним законодавством.

За (функціональною) системною класифікацією договорів він відноситься, як ми вже визначились, до договорів про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення), транспортне обслуговування. З урахуванням наведеного, за договором драйвінгу одна сторона-драйвер за замовленням іншої сторони-драйвіна зобов'язується надати послугу, що охоплюється поняттям драйв, та всю інформацію про правила її споживання, а драйвін – дотримуватися встановлених правил і оплатити обумовлену суму.

Таке визначення надає можливість стабілізувати практику та привести її до єдності й тим забезпечити регулювання договірних відносин.

Список літератури: 1. Минулий тиждень у цифрах і фактах // Іменем закону. 2007. № 28(5570). 2. Постанова Пленуму Верховного Суду України №6 від 27 березня 1992 р. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» //Збірник постанов Пленуму Верховного Суду України в цивільних справах та з загальних питань: 1963–2005 рр. Х., 2006. 3.Гражданское право: Учебник: В 2-х т. Том 2 / Под ред. Е.А. Суханова. М., 1994. 4. Гражданское право: Учебник. Ч. II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997. 5. Жилінкова І. Зобов'язання з надання послуг у сфері інтерактивної (дистанційної) освіти // Право України. 2002. № 4.

Надійшла до редколегії 20.08.07

М. О. Самойлов

Щодо сутності та місця принципу АВТОНОМІЇ ВОЛІ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ

Незважаючи на те що принцип автономії волі давно одержав право на існування в більшості національних правових систем, у тому числі й у нашій країні, навряд чи можна говорити, що теоретична підстава такого визнання остаточно з'ясована.

Дослідженню цієї проблеми у доктрині міжнародного приватного права присвячені праці вітчизняних та зарубіжних вчених-правознавців, зокрема Б. С. Антімонова, Л. П. Ануфрієвої, М. М. Богуславського, М. І. Брун, Л. Н. Галенської, А. Г. Гойхбарга, І. С. Зикина, В. М. Корецького, Х. Коха, С. Б. Крилова, С. Б. Левітіна, Л. А. Лунца, А. Н. Мандельштама, Д. І. Мейера, А. І. Муранова, А. Нольде, П. Норта, В. П. Панова, І. С. Перетерського, А. А. Рубанова, Дж. Чешира та ін.

Основною метою нашого дослідження є визначення змісту та місця одного з найважливіших, на нашу думку, принципів міжнародного приватного права, метою якого є визначення матеріально-правових норм, що застосовуються, а саме автономії волі сторін у виборі застосовуваного до їхніх відносин права.