

7. Havrylyuk, O. O. (2012), "The principle of publicity and openness in the administrative proceedings of Ukraine", Thesis abstract for Cand. Sc. (Jurisprudence), 12.00.07, International University of Business and Law, Kherson, Ukraine.
8. Ovsyannikov, O. O. "The genesis of the principle of publicity of the judiciary", available at: <http://lj.oa.edu.ua/articles/2013/n2/1300ohsv.pdf>.
9. "On the Judiciary and Status of Judges": Law of Ukraine of 02 June 2016, available at: www.rada.gov.ua.
10. "Judicial power of Ukraine", available at: <https://www.youtube.com/channel/UCFDRcAmACu5ljF-YUMGctnA/about>.
11. "Civil Code of Ukraine": Law of Ukraine of January 16, 2003, available at: www.rada.gov.ua.
12. "The Criminal Code of Ukraine": Law of Ukraine of April 05, 2001, available at: www.rada.gov.ua.
13. "On State Secrets": Law of Ukraine of January 21, 1994, available at: www.rada.gov.ua.
14. "On access to court decisions": Law of Ukraine of December 22, 2015, available at: www.rada.gov.ua.

УДК 347.795.4:342.7:347.44

DOI <https://doi.org/10.26661/2616-9444-2019-2-04>

Гарантії прав пасажирів за договором перевезення пасажирів

Самойленко Г. В.

*Запорізький національний університет, вул. Жуковського, 66, м. Запоріжжя, Україна
georgesamoil1976@gmail.com*

Ключові слова:

пасажир, перевезення, забезпечення прав пасажирів, здійснення прав, гарантії здійснення прав пасажиром, договір перевезення пасажирів, засоби впливу на поведінку перевізника.

Надійшло до редколегії:

19.08.2019

Прийнято до друку: 23.09.2019

Стаття присвячена актуальним питанням гарантії прав пасажирів як складових механізму забезпечення здійснення ним своїх прав як сторони договору перевезення пасажирів та носія правомочності свободи пересування. Оскільки останні мають реалізацію в договірних правовідносинах з перевезення пасажирів, то їх правове регулювання має відповідати вимогам забезпечення належного здійснення прав особою-пасажиром. Досягнення мети забезпечення прав пасажирів неможливе лише шляхом застосування правових гарантії. Автор визначив рівні правових гарантії забезпечення прав пасажирів, а саме загальноправові, галузеві цивільно-правові, інституційні, субінституційні. В широкому значенні до гарантії слід віднести норми, умови, засоби, способи, прийоми та методи впливу на поведінку учасників правовідносин з перевезення пасажирів, щоби права пасажирів було дотримано, забезпечено їх здійснення пасажиром. Вони застосовуються на стадіях нормування, регулювання, здійснення та правозахисту. Серед останніх слід назвати правову регламентацію прав пасажирів, застосування зобов'язань, приписів, дозволів, заборон, правових обмежень, стягнень та стимулів.

Автор робить висновок, що окремі гарантії забезпечення прав

пасажира за законодавством України не відповідають підходам ЄС, відповідно, не забезпечують очікуваної від них ефективності.

Passenger rights guarantees under the contract of carriage of the passenger

Samoylenko G. V.

Zaporizhia National University, Zhukovskogo str., 66, Zaporizhia, Ukraine
georgesamoil1976@gmail.com

Key words:

passenger, carriage, securing of passenger rights, exercising of rights, guarantees of exercising of passenger rights, contract of carriage of passengers, means of influencing the behavior of the carrier.

The article is devoted to current issues of passenger rights guarantees. These guarantees are part of the mechanism for ensuring the passenger's exercise of his rights. In doing so, the passenger is the bearer of the entity's general authority and a party to the contract of carriage, in which the general authority receives a "special manifestation". A person exercising his right to freedom of movement on a paid basis by means of a vehicle belonging to another person is a passenger. Therefore, the rights of the passenger must be secured as a party to the contract and as a person exercising his natural right through the efforts and means of the carrier. In other words, the personal non-proprietary rights of the passenger must be secured and protected.

The concept that the carrier is only obliged to carry the passenger no longer meets current requirements. The content and scope of passenger rights is much broader: it is also a matter of safety, comfort, cleanliness and timeliness. At the same time the passenger wants to feel respect and attention, care. And this is true, since the passenger confides in the carrier his life and health, he expects the need to move properly to be met. In these matters, the passenger relies entirely on the carrier.

That is why ensuring the rights of the passenger (respecting the rights of the passenger and creating the conditions for exercising their rights, the ability to protect the rights) should be based on legally defined legal guarantees. In other words, the "ideal model" of carrier and passenger behavior, the rights of the passenger and the conditions for their proper implementation should be enshrined in regulations. Ensuring this model of carrier behavior is achieved through guarantees. However, contractual liability is an important, key but not the only guarantee of the proper conduct of the parties involved in the carriage of passengers.

If at the level of theoretical research the idea of human-centricity begins to come to fruition, unfortunately, it is not fully implemented in the current legislation. The legal regulation of the carriage of passengers on a humanistic basis will help to ensure the rights of the passenger. However, it is not possible to secure the rights of the passenger with one civil guarantee. It is only through the application of a comprehensive approach, common law instruments (legal, organizational, economic, etc.) that the goal can be achieved.

The levels of legal guarantees of ensuring the rights of the passenger are distinguished: constitutional, sectoral civility, institutional, sub-institutional. The author determines that, in the broad sense, the guarantees should include: rules, conditions, means, methods, techniques and methods of influencing the behavior of participants of the legal relationship for the carriage of the passenger so that the rights of the passenger are respected, ensured their exercise by the passenger. The latter include the legal regulation of passenger rights, the application

of obligations, prescriptions, permits, prohibitions, legal restrictions, penalties and incentives.

Of course, the proper performance of the contract of carriage of the passenger by the carrier should result in satisfying the expectations of the passenger from the contract, satisfying his need to move in a way that respects other rights of the passenger (first of all, personal non-property rights) and not degrading human dignity. Other safeguards: the protection of violated rights and civil liability fulfill the inherent functions of preventing the infringement and compensating for the harm caused.

The author concludes that the guarantees of passenger rights under the legislation of Ukraine do not correspond to the EU approaches and, accordingly, do not provide the expected efficiency from them.

Застосування функціонального прагматичного підходу дає змогу зробити закономірний висновок щодо того, що ступінь ефективності забезпечувальних засобів прав пасажирів є невідповідним їх потребам. Основним аргументом є наявність великої кількості порушень пасажирів, зокрема дітей, осіб з інвалідністю, пасажирів пільгових категорій. Отже, виникає логічне усвідомлення того, що є потреба вдосконалення механізму правового регулювання перевезень пасажирів, який містив би надійні гарантії дотримання прав пасажирів й людини, забезпечення їх здійснення (на рівні створення умов, сприятливих для такого здійснення, механізму захисту на випадок порушення прав пасажирів).

Як в теорії цивільного права, так і в цивільному та спеціальному транспортному законодавстві провідною є ідея цивільно-правової відповідальності перевізника як інструменту забезпечення прав пасажирів.

Вважаємо, що такий підхід є кардинально неправильним. Цивільно-правова відповідальність має усвідомлюватися як кінцева стадія на етапі правозахисту, як виключний інструмент, що використовується тоді, коли право пасажирів вже є порушеним. Насправді всі зусилля мають докладатися до правової охорони, забезпечення умов належного виконання договірних зобов'язань, отже, дотримання прав пасажирів, сприяння пасажиру в можливості здійснення своїх прав.

Попри те, що останнім часом вже здійснено низку дисертаційних досліджень правовідносин, пов'язаних з діяльністю транспорту, основна увага приділена все ж таки окремому виду перевезень, а саме перевезенням вантажів. Звичайно, на загальнотеоретичному рівні наукову увагу сфері перевезень приділили В.В. Луць, В.І. Борисова, О.В. Дзера, Н.С. Кузнецова, Р.А. Майданик, С.О. Погрібний, Р.О. Стефанчук, С.О. Харитонов, Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишка, І.В. Булгакова, О.В. Клепікова, Е.Ф. Демський, В.К. Гіжевський, С.Е. Демський, А.В. Мілашевич, Г.В. Чурпіта.

Серед дослідників правовідносин з перевезення пасажирів слід відзначити таких, як А.О. Мінченко, О.М. Нечипуренко, Д.С. Абрикосов, С.О. Сумкін, У.П. Гришко, І.С. Лукасевич-Крутник.

Попри наявність досліджень зазначених авторів, основна увага яких приділена цивільно-правовому регулюванню перевезень пасажирів, належна увага питанням забезпечення прав пасажирів не була приділена.

З огляду на те, що інструментами забезпечення прав пасажирів є гарантії, вибираємо напрям дослідження.

Ми не маємо ілюзій щодо того, що лише цивільно-правовими засобами, гарантіями можна забезпечити права пасажирів. Звичайно, велике значення мають економічні, соціальні, організаційні гарантії. Саме комплексний підхід має сприяти досягненню мети забезпечення прав пасажирів. До того ж ці гарантії мають бути складовими, умовами,

інструментарієм механізму правового регулювання на кожній її стадії. При цьому кожен із зазначених чинників відіграє важливу роль, а лише у їх взаємодії є можливим досягнення результату забезпечення прав пасажирів.

В дослідженні маємо на меті з'ясувати цивільно-правові гарантії забезпечення прав пасажирів, їх ефективність, види та зміст, взаємозв'язок, сформулювати пропозиції щодо їх удосконалення.

Пасажир є стороною договору перевезення та носієм загальних правомочностей. Останні в договірному правовідношенні отримують особливий прояв. Особа, яка здійснює своє право на свободу пересування на платній основі за допомогою транспортного засобу, належного іншій особі (перевізникові), є пасажиром, тому права пасажирів мають бути забезпечені не лише як суб'єктивні права сторони договору, але й як людини, яка здійснює своє природне право зусиллями та засобами перевізника. Іншими словами, особисті немайнові права пасажирів мають бути охоронюваними, забезпеченими та захищеними.

Підхід, за якого перевізник має лише обов'язок перевезти пасажирів, вже не відповідає сучасним вимогам. Зміст та об'єм прав пасажирів є значно ширшим: це питання й безпеки, й комфорту, й чистоти, й своєчасності. Притому пасажир бажає відчувати повагу, увагу, турботу. Це справедливо, оскільки він ввіряє перевізнику своє життя й здоров'я, очікує на належне задоволення своєї потреби щодо переміщення. В цих питаннях пасажир повністю покладається на перевізника, тому останній повинен задовольнити зазначені очікування, оскільки йдеться про людську гідність та права людини, а не лише про суб'єктивні права пасажирів за договором.

Саме тому забезпечення прав пасажирів (дотримання прав пасажирів та створення умов для здійснення ним своїх прав, можливість захисту прав) має

ґрунтуватися на нормативно визначених правових гарантіях.

Гарантії є складовими механізму забезпечення здійснення пасажиром своїх прав. Вони є необхідними в конструкції публічного договору про приєднання. Ці гарантії полягають у закріпленні «ідеальної моделі» поведінки перевізника та пасажирів, закріпленні права пасажирів та створенні умов для їх належного здійснення та захисту.

Проте нині єдиного наукового підходу до сутності забезпечення, гарантій як складових забезпечення, їх місця в механізмі цивільно-правового регулювання не вироблено.

Так, А.Ю. Олійник висловився, що під забезпеченням конституційних прав і свобод варто розуміти створення сприятливих умов для їх здійснення, охорони та захисту суб'єктивних прав від їх порушення; відновлення порушеного права компетентними органами шляхом здійснення матеріальних та процесуальних юридичних засобів [1, с. 153]. О.І. Наливайко вважає, що під забезпеченням прав людини слід розуміти діяльність державних органів зі створення умов (гарантій) для правомірної та неухильної їх реалізації та захисту [2, с. 22].

У сфері цивільних правовідносин О.С. Йоффе запропонував під забезпеченням розуміти такі заходи, вжиття яких відбувається для виконання договірних зобов'язань, які мають не загальний, а спеціальний характер і застосовуються не до всіх, а лише до тих зобов'язань, для яких вони встановлені законом або домовленістю сторін [3, с. 475].

М.В. Вітрук вважає, що забезпечення прав і свобод можна розуміти як систему їх гарантування; як систему загальних умов і спеціальних юридичних засобів, які забезпечують їх правомірну реалізацію, а за необхідності – охорону [4, с. 377].

В науковій літературі висловлено позицію, що під забезпеченням прав і

свобод варто розуміти створення належних умов їх реалізації [5, с. 88] (свого роду позитивне право). Таке бачення дає змогу говорити про забезпечувальні засоби, серед яких чільне місце посідає правова охорона. За такого підходу забезпечення здійснення права та його правова охорона співвідносяться як загальне й особливе. Водночас Є.О. Харитонов висловив позицію, за якої охорона цивільних прав охоплює сукупність заходів та засобів, які забезпечують нормальний хід реалізації прав [6, с. 423].

На думку Р.Б. Шишки, складовими охорони є правова норма як генокод належної поведінки; механізм впливу на порушника, що дає можливість притягнення його до цивільно-правової відповідальності; превентивні заходи, вжиття яких спрямоване на запобігання порушення права особи; захист порушеного права [7, с. 118]. В такому аспекті охорона вбачається більше негативним правом, спрямованим на недопущення порушення суб'єктивного права (забезпечення через заборону порушення та відновлення в разі порушення права).

В такому контексті забезпечення наближається до правової охорони, якщо призначення останньої розуміти не лише як запобігання порушенню суб'єктивних прав.

Загалом у працях науковців провідною стає позиція розуміння під забезпеченням засобів і способів, спрямованих на укріплення зобов'язань. А.В. Міцкевич визначив, що забезпечення здійснюється завдяки засобам, які є гарантіями здійснення цивільних прав і свобод [10 с. 21–25]. А.Ю. Олійник визначив гарантії здійснення прав та свобод як систему норм-принципів, умов і засобів, які забезпечують у сукупності здійснення цих прав та свобод [1, с. 157].

В цьому контексті С.Н. Братусем запропонована точка зору, за якої юридичні гарантії перебувають як у самих правових нормах, що спрямовані на

правове регулювання шляхом встановлення прав та обов'язків учасників, так і в тих нормах, якими передбачено можливість застосування державного примусу в разі порушення суб'єктивного права, примусу до виконання нового обов'язку (йдеться про акцесорний обов'язок як обов'язок, який покладається на порушника суб'єктивного права) [9, с. 91].

Екстраполюючи наведене на сферу забезпечення прав пасажирів, визначаємо, що означені гарантії включають не лише застосування негативних наслідків до порушника прав пасажира, чим сприяють запобіганню правопорушення, відновленню матеріального становища постраждалого, але й умови, які сприяють здійсненню прав пасажиром.

За джерелами закріплення гарантій забезпечення прав пасажира варто вирізняти їх рівні, такі як загальноправові, галузеві цивілістичні, інституційні (перевезення пасажира), субінституційні (перевезення пасажира окремими видами транспорту).

Крім того, вони застосовуються на всіх стадіях правового регулювання, якими є нормування, здійснення, правозахист. До їх інструментів, засобів варто віднести обмеження, зокрема ті, які зумовлені експлуатацією транспортного засобу. Так, пасажир має дотримуватися правил перевезення та вимог перевізника. Вони можуть обмежувати свободу пасажира вільного пересування шляхом заборони пересуватися транспортним засобом. При цьому, наприклад, на бортпровідниках лежить обов'язок не допускати пересування пасажирів салоном під час ввімкнення табло «Пристебнути ремені», притому відповідна заборона для пасажира відсутня, як і обов'язок виконання такої вимоги (ч. 8 п. 4 Розділу VII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р.).

Заборони та обмеження спрямовані здебільшого на забезпечення безпеки пасажирів. Саме тому, попри їх

негативний характер, вони є гарантіями безпеки пасажирів.

Так, пп. 3 п. 158 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту на пасажирів покладається обов'язок здійснювати посадку (висадку) лише після повної зупинки автобуса; пп. 2 п. 160 Правил йому забороняється відчиняти двері транспортного засобу до повної зупинки; пп. 1 п. 149 Правил водієві адресована заборона починати рух до повного зачинення дверей та відчиняти їх до повної зупинки автобуса.

Наголошуємо на тому, що подібні вимоги відсутні на інших видах транспорту.

Непослідовним є підхід законодавця, за якого з невідомих причин відсутня заборона пасажирів самовільно покидати салон транспортного засобу. Така заборона присутня лише на автомобільному транспорті, й то вона виражена у формі заборони самовільно відчиняти двері до повної зупинки автобуса. Проте автобус повністю може зупинитися і на світлофорі, і в очікуванні звільнення зупинки іншим автобусом.

За логікою задля забезпечення безпеки пасажирів посадка пасажирів до транспортного засобу та висадка з нього мають відбуватися після повної зупинки, з дозволу водія, командира, капітана, їх персоналу (стюартів, провідників, бортпровідників тощо) в призначених для цього місцях (зупинках) або принаймні не заборонених щодо цього місцях.

Отже, на нашу думку, щодо цього питання мають бути застосовані не лише інструменти приписів та зобов'язань, звернених до перевізника, але й заборона пасажирів самовільно здійснювати посадку/висадку з транспортного засобу (крім рятування, порядок здійснення якого також має бути нормативно регламентованим, а пасажирів має бути поінформовано стосовно конкретного транспортного засобу (місце, спосіб та порядок евакуації)), що має бути прямо закріплено в Правилах перевезень пасажирів та транспортних статутах і

кодексах, якими врегульовано перевезення різними видами транспорту.

Викликає подив обов'язок водія автобуса висадити пасажирів для здійснення заправки, тоді як те ж саме не заборонено на повітряному транспорті.

Низка обмежень прав пасажирів привертають увагу. Йдеться, зокрема, про право перевізника відмовити пасажирів у здійсненні перевезення.

На різних видах транспорту застосовуються різні підходи до врегулювання наслідків перебування пасажирів в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, з небезпечними речовинами чи брудними речами або коли він порушує громадський порядок. На автомобільному транспорті йдеться про достатність однієї з підстав для відмови пасажирів у перевезенні; на залізничному – складні підстави (наявність всіх передбачених умов одночасно плюс нечіткість дефініції «у нетверезому стані»); на повітряному – теж складні підстави (стан особи та поведінка).

Окрім означеного інструментарію гарантій прав пасажирів, такими варто визнати також стимули (одним з таких є передбачення у ст. 922 ЦК України підстав звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності, серед яких слід назвати дію обставин непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника). Ми вже зазначали, що така підстава, як звільнення від цивільно-правової відповідальності перевізника за порушення строків доставки пасажирів через необхідність усунення несправності транспортного засобу, є гідною мотивацією перевізника не вдаватись до ризику експлуатувати транспортний засіб, що має несправності, особливо ті, які загрожують життю чи здоров'ю пасажирів, через загрозу бути притягненим до цивільно-правової відповідальності за затримку

відправлення пасажирів та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення.

До гарантій прав пасажирів варто також віднести право пасажирів вдатися до захисту своїх прав в один зі способів, передбачених ст. 16 ЦК України. Щоправда, специфіка правовідносин з перевезення пасажирів полягає в регулюванні їх саме актами транспортного законодавства, які хоч і містять умови, змістом яких є права та обов'язки пасажирів, перевізників, а на автомобільному транспорті – також водія, проте здебільшого не передбачають наслідків порушення прав пасажирів (при тому, що шкода, завдана каліцтвом чи загибеллю пасажирів, підлягає відшкодуванню в порядку, передбаченому Главою 82 ЦК України). Основними проблемами в цій сфері є відсутність закріплення в актах цивільного й транспортного законодавства наслідків порушення прав пасажирів, невиконання перевізником своїх обов'язків. Навіть право пасажирів відмовитися від договору провезення проведено в транспортному законодавстві неналежним чином, адже це право існує лише до моменту початку виконання договору перевізником і реалізоване лише щодо випадку добровільної відмови пасажирів від перевезення, а не як наслідок істотних недоліків, істотних порушень договору (лише на повітряному транспорті в разі затримки рейсу, а на автомобільному транспорті – лише шляхом повернення вартості квитка без додаткових витрат у разі запізнення рейсу більш ніж на 1 годину (п. 83 Статуту автомобільного транспорту)), про що йдеться у ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів».

Застосування окремих способів захисту прав пасажирів, зокрема самозахисту, нині щодо перевезення пасажирів нормативно не регламентовано, що ставить під сумнів оцінювання можливості його застосування в конкретних умовах.

Загалом складно говорити про забезпечення здійснення прав пасажирів, якщо наслідки порушення й порядок захисту такого права нормативно не регламентовано. Складно ставити питання щодо застосування такого інструменту гарантій прав пасажирів, як притягнення перевізника-порушника до цивільно-правової відповідальності, адже якщо збитки відсутні, неустойка щодо певного виду порушень не передбачена, а довести страждання пасажирів внаслідок порушення його права (як підстави для компенсації моральної шкоди) неможливо, то відсутні умови притягнення порушника до цивільно-правової відповідальності, відповідно, вдатися до захисту суб'єктивного права.

Водночас ми усвідомлюємо, що шлях нормативного закріплення наслідків порушень усіх прав пасажирів, закріплених актами транспортного законодавства, є складним. Загалом у ЄС законодавець таким шляхом не пішов. Основна увага приділена створенню конкурентного середовища, яке має сформулювати умови для належного здійснення прав пасажирів та їх дотримання й регламентації, зокрема, щодо забезпечення мобільності, доступності, сприяння щодо перевезення, пріоритетності доставки пасажирів, гідного забезпечення прав людини (доступ до вбиральні, забезпечення харчування, трансферу та готелю на випадок затримки перевезення). Це, на нашу думку, є правильним шляхом. Проте, по-перше, не завжди можна створити таке конкурентне середовище. По-друге, за відсутності обов'язку надання перевізником інформації про тип та вид транспортного засобу, яким буде здійснюватися перевезення, важко вдатися до конкуренції. По-третє, як бути, якщо право пасажирів порушене? Яким чином його захистити, якщо транспортним законодавством мінімізовано підстави (склади правопорушень), а також обмежено способи захисту порушеного права?

Здається, що вихід все ж таки один, і він полягає в нормативному закріпленні наслідків порушень прав пасажирів та способів їх захисту. Вважаємо, що подібні норми-гарантії слід закріпити також у національному законодавстві.

За стадіями правового регулювання можна виділити гарантії-нормативи, гарантії охорони, гарантії здійснення, гарантії захисту. Вони виконують кілька функцій, а саме є інструментами впливу на поведінку пасажирів та перевізника; є орієнтирами належної поведінки; є маркерами модусу належного виконання договору перевезення пасажирів; містять підстави та умови притягнення

порушника до цивільно-правової відповідальності; визначають наслідки порушення заборон та невиконання чи неналежного виконання обов'язків перевізником; визначають порядок та способи здійснення захисту прав пасажирів.

Порівнюючи забезпеченість прав пасажирів за законодавством України та законодавством ЄС, доходимо висновку, що національне законодавство не містить окремих гарантій прав пасажирів, а наявні не забезпечують усієї повноти палітри прав пасажирів та очікуваної від них ефективності.

Література

1. Олійник А. Ю. Конституційно-правовий механізм забезпечення основних свобод людини і громадянина в Україні: монографія. Київ: Алерта; КНТ; Центр навчальної літератури, 2008. 472 с.
2. Наливайко О. І. Правовий захист людини як предмет дослідження загальної теорії права. *Держава і права*: збірник наукових праць. Вип. 12. Юридичні і політичні науки. Київ: Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2001. С. 18–24.
3. Иоффе О. С. Советское гражданское право (курс лекций). Ленинград: издательство Ленинградского университета, 1958. 512 с.
4. Загуменна Ю. О. Основні напрямки забезпечення прав і свобод людини в діяльності органів внутрішніх справ України. *Форум права*. 2010. № 4. С. 376–382.
5. Ієрусалімова І. О., Ієрусалімов І. О., Павлик П. М., Удовенко Ж. В. Адміністративно-правове забезпечення прав і свобод людини та громадянина: навчальний посібник. Київ: Знання, 2007. 223 с.
6. Цивільне право України: в 2 т. Т. 1: підручник / за ред. Є. О. Харитонов, Н. Ю. Голубєвої. Харків: Одиссей, 2010. 832 с.
7. Цивільне право України: підручник / за ред. Ю. Л. Бошицького, Р. Б. Шишки. Київ: Ліра-К, 2013. 760 с.
8. Анненков К. Н. Система русского гражданского права: в 3 т. Т. 3: Права обязательственные. Санкт-Петербург: Типография М. М. Стасюлевича, 1901. 491 с.
9. Братусь С. Н. Юридическая ответственность и законность. Очерк теории. Москва: Юридическая литература, 1976. 215 с.

References

1. Oliinyk, A. Y. (2008), *Konstytutsiino-pravovyi mekhanizm zabezpechennia osnovnykh svobod liudyny i hromadianyna v Ukraini: Monohrafiia* [Constitutional-legal mechanism of ensuring basic freedoms of man and citizen in Ukraine: monograph], Alerta, KNT, Tsentr navchalnoi literatury, Kyiv, Ukraine.

2. Nalyvayko, O. I. (2001), "Legal protection of man as a subject of research of the general theory of law", *State and Law : Collection of scientific works. Law and Political Science*. Issue 12. Kyiv : Institute of State and Law. V. M. Koretsky National Academy of Sciences of Ukraine, pp. 18–24.
3. Ioffe, O. S. (1958), *Sovetskoe hrazhdanskoe pravo (kurs lektsyi)* [Soviet Civil Law : Lecture Course], Publisher of Leningrad University, Leningrad, USSR.
4. Zahumenna, Y. O. (2010), "The main directions of ensuring human rights and freedoms in the activity of the bodies of the Interior of Ukraine", *Forum prava*, no. 4, pp. 376–382.
5. Iierusalimova, I. O., Iierusalymov, I. O., Pavlyk, P. M. and Udovenko, Zh. V. (2007), *Administratyvno-pravove zabezpechennia prav i svobod liudyny ta hromadianyna : navchalnyi posibnyk* [Administrative and legal support of human and citizen's rights and freedoms : a textbook], Znannia, Kyiv, Ukraine.
6. Kharitonov, E. O. and Golubeva, N. Y. (2010), *Tsyvilne pravo Ukrainy : v 2 t. T. 1 : Pidruchnyk* [Civil Law of Ukraine : in 2 volumes Vol. 1 : Textbook], Odyssey, Kharkiv, Ukraine.
7. Boshytskyi, Y. L. and Shyshka, R. B. (2013), *Tsyvilne pravo Ukrainy : pidruchnyk. Zahalna chastyna* [Civil Law of Ukraine : a textbook. The common part], Lira-K, Kyiv, Ukraine.
8. Annenkov, K. N. (1901), *Systema russkoho hrazhdanskoho prava : V 3 t. T. III. Prava obiazatelstvennie* [The system of Russian civil law : In 3 vols T. III. Rights are binding], Typohrafiya M. M. Stasiulevycha, St. Petersburg, Russia.
9. Bratus, S. N. (1976), *Yurydycheskaia otvetstvennost y zakonnost. Ocherk teory* [Legal responsibility and legality. Outline of the theory], Yurydycheskaia lyteratura, Moscow, USSR.

УДК 347:796:340.134(477)

DOI <https://doi.org/10.26661/2616-9444-2019-2-05>

To the question of defining the concept of "sport" under the legislation of Ukraine

Tkalych M. O.

Zaporizhia National University, Zhukovskogo str., 66, Zaporizhia, Ukraine
 maxx.tkalich@gmail.com

Key words:

sports, professional sports, sports law, amateur sports, Lex Sportiva.

Надійшло до редколегії:

19.09.2019

Прийнято до друку: 23.10.2019

Throughout the development of human civilization, sport has played and continues to play a very important role. The first complexes of physical exercises and simple games have arisen already in the primitive society. In this way, skills of work were transferred, preparation for military confrontations was carried out, religious ceremonies were sent, etc.

Modern sport is a unique phenomenon that performs many different functions, including social, educational, cultural, economic, political, etc.

In particular, the term "sport" (from the English "disport" or French "desport") means "rest from work", "entertainment". Thus, sport has emerged in recent times, primarily as a way of organizing