

ПРАВО НА СВОБОДУ ПЕРЕСУВАННЯ: МЕЖІ, ОБМЕЖЕННЯ, ЗАБОРОНИ, ПОРУШЕННЯ У ДОГОВОРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА

Самойленко Г.В., к.ю.н., доцент

Запорізький національний університет

Тема статті присвячена актуальним питанням, пов'язаним з необхідністю усвідомлення і вироблення спрямованості правових підходів до механізму правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів. Концепція такого правового регулювання має виходити з пріоритетності прав людини і розуміння ієрархії цих прав. Тим не менше, правове регулювання таких правовідносин має бути поліаспектним, тобто, враховуючи пріоритетність прав людини, маєтись на увазі конкретної особи в конкретних правовідносинах, враховувати інтереси інших осіб, в тому числі тих, які виражаються в публічному інтересі і забезпечувати розумний баланс зазначених публічних та приватних інтересів. Це неодмінно пов'язане з розумінням того, що приватний інтерес, виражений в праві особи на свободу пересування має свої межі, які визначаються в договорі чи імперативно через обмеження та заборони. Саме намагання збалансувати права та інтереси осіб має бути встановлений законний механізм допуску певного обмеження права, але не його порушення.

Ключові слова: договір перевезення, право на свободу пересування, пасажир, перевізник, обмеження, межі здійснення цивільних прав, порушення права, захист цивільних прав, заборони.

Самойленко Г.В. ПРАВО НА СВОБОДУ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ: ПРЕДЕЛЫ, ОГРАНИЧЕНИЯ, ЗАПРЕТЫ, НАРУШЕНИЯ В ДОГОВОРЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА / Запорожский национальный университет, Украина

Тема статьи посвящена актуальным вопросам, связанным с необходимостью осознания и выработки направленности правовых подходов к механизму правового регулирования правоотношений по перевозке пассажиров. Концепция такого правового регулирования должна исходить из приоритетности прав человека и понимания иерархии этих прав. Тем не менее, правовое регулирование таких правоотношений должно быть полеаспектным, т.е., учитывая приоритетность прав человека, подразумевается конкретного лица в конкретных правоотношениях, учитывать интересы других лиц, в том числе, которые выражаются в публичном интересе и обеспечивать разумный баланс указанных публичных и частных интересов. Это непременно связано с пониманием того, что частный интерес, выраженный в праве человека на свободу передвижения, имеет свои пределы, которые определяются в договоре или императивно через ограничения и запреты. Именно цель сбалансировать права и интересы лиц предполагает необходимость установления законного механизма допуска определенного ограничения права, но не его нарушения.

Ключевые слова: договор перевозки, право на свободу передвижения, пассажир, перевозчик, ограничения, пределы осуществления гражданских прав, нарушение права, защита гражданских прав, запрете.

Samoilenko G.V. THE RIGHT TO FREEDOM OF MOVEMENT: LIMITS, RESTRICTIONS, PROHIBITIONS, DISTURBANCES IN PASSENGER CARRIAGE AGREEMENT / Zaporizhzhya national university, Ukraine

Topic of the article is devoted to current issues related to the need to generate awareness and focus of legal approaches to the mechanism of legal regulation of relations on the transport of passengers. The concept of such a legal regulation should be based on the priority of human rights and an understanding of the hierarchy of these rights. However, regulation of these relations must be field aspect, that is, taking into account the priority of human rights, means a particular person in a particular legal relationship, to take into account the interests of other persons, including those that are expressed in the public interest and to ensure a reasonable balance of these public and private interests. This is certainly due to the realization that the private interest, expressed in the human right to freedom of movement, has its limits, which are defined in the contract or imperatively through restrictions and bans. It is the goal to balance the rights and interests of the parties suggests the need for a specific legal mechanism for admission restrictions on the right, but not the violation.

Human rights, citizen recently come to the forefront in understanding the hierarchy of values. This should display in the legislation, for example what is Book 2 of the Civil Code of Ukraine.

We have also repeatedly stated that it is a hierarchy of rights is only the case, but it is certain criteria and guidance in the mechanism limits and restrictions of human rights in various designs contractual or legal relationship whatsoever. So, for example, expressed the thesis that the human right to freedom of movement may be restricted if it would prejudice the interests (life, health and others – this applies, for example, a person who is a carrier of a disease epidemic, which threatens the life of diversity others, etc.).

Definitions reveals the relevance of the work on the contract of carriage passenger awareness not only as a contractual structures as well as structures designed to ensure the implementation of the human right to freedom of movement.

With the adoption in 1996 of the new Constitution of Ukraine, freedom of movement is recognized as inalienable and inviolable rights of man and citizen, she became the object of the constitutional and legal regulation. Article. 33 of the Constitution of Ukraine at the constitutional level to everyone lawfully within the territory of Ukraine guarantees the freedom of movement, choice of residence, the right to freely leave the

territory of Ukraine, with the exception of restrictions established by law. A citizen of Ukraine can not be denied the right at any time to return to Ukraine.

These expanded provisions of Art. 313 CC of Ukraine (freedom of movement).

Passengers are hostages of transport and transport systems. That is what needs to establish a system of balance limits and restrictions in the exercise of rights of transport relations.

Since we are talking about safety and healthy relationships transportation of participants in the process of realization of the right to freedom of movement, in order to protect passengers as weakness passenger contract, the latter requires a mechanism for regulation (mandatory) these relationships, but at a level and at the level of the Civil Code and special laws.

Key words: contract of carriage, the right to freedom of movement, the passenger, the carrier, the restrictions limit the exercise of civil rights, the violation of law, the protection of civil rights, prohibitions.

Права людини, громадянина останнім часом виходять на передній план в розумінні ієрархії цінностей. Це має прояв і в законодавстві, приміром чого служить книга 2 Цивільного кодексу України.

Так, Стефанчук Р.О. зазначає, що принцип пріоритетності людини, її прав і свобод в порівнянні з іншими соціальними цінностями, який віднаходить своє нормативне закріплення у ст.3 Конституції України, повинен призвести до відповідних реформацій в економічному та політичному житті держави. Економічне зростання та пов'язане з ним політико-правове віддзеркалення цього процесу неможливе без дотримання непорушних прав та свобод людини [6, 229].

Він також висловив думку, що «попри те, що класично вважається, що наче всі права є однаково важливі для людини, оскільки вони в комплексі забезпечують реалізацію її інтересів, ми все ж таки притримуємось думки науковців, які небезпідставно стверджують, що серед усієї низки прав, найбільш цінними є саме фізичні права та свободи, оскільки вони безпосередньо пов'язані із самою сутністю людини, а їх кількість і якість є основою, на якій ґрунтуються всі інші права людини» [6, 230; 7, 168]. Він зазначає, що саме фізичні права є основою для функціонування і реалізації внутрішньої сфери людини та забезпечити її духовні інтереси.

Нами теж вже неодноразово зазначалося, що саме ієрархія прав людини те тільки має місце, але й вона служить певним критерієм та орієнтиром в механізмі меж та обмежень прав людини в тих чи інших договірних конструкціях, чи правовідносинах взагалі. Так, приміром, висловлена теза, що право людини на свободу пересування може бути обмежене, якщо це може зашкодити інтересам (життю, здоров'ю інших осіб, – це стосується, наприклад, особи, що є носієм певної епідемічної хвороби, рознесення якої загрожує життю інших людей, і т.п.).

Означене виявляє актуальність даної роботи, щодо усвідомлення договору перевезення пасажирів не лише як договірної конструкції, а як конструкції, покликаної забезпечити реалізацію права людини на свободу пересування.

Об'єктом нашого дослідження є право особи на свободу пересування і реалізація цього права у договорі перевезення пасажирів.

В ряді проведених досліджень, зокрема Нечипуренка О.М. [12] та Мінченка А.О. [11], присвяченим договірному регулюванню перевезення пасажирів, зазначається, що договір перевезення пасажирів є способом реалізації права людини на свободу пересування.

Стосовно досліджень договірного регулювання перевезень, варто назвати праці ряду науковців-цивілістів. Тому ми в межах даної статті означили об'єкт дослідження – договір перевезення. Предметом є положення чинного законодавства про правове регулювання перевезень, загальні положення про договір та формулювання дефініцій у праві взагалі та договорів зокрема.

Так, варто назвати роботи Діковської І.А. «Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві» (2002 р.) [5], Нечипуренка О.М. «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» (2008) [12], Мінченка А. О. «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» (2011) [11]. Інші дослідження стосуються перевезень вантажів.

З прийняттям у 1996 році нової Конституції України свобода пересування визнана невідчужуваним та непорушним правом людини та громадянина; вона стала об'єктом конституційно-правового регулювання. Ст.33 Конституції України на конституційному рівні кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, гарантує свободу пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України, за

винятком обмежень, які встановлюються законом. Громадянин України не може бути позбавлений права в будь-який час повернутися в Україну.

Ці положення розширені ст.313 ЦК України (Право на свободу пересування), яка визначила, що під цим правом розуміється гарантована законом можливість фізичної особи вільно пересуватися по території України, вільно виїхати за її межі і безперешкодно повернутися до України, а також вільно визначати місце свого перебування, вибирати способи і засоби пересування. Фізичні особи, які не досягли необхідного встановленого законом віку, мають право пересуватися відповідно по території України чи за її межами лише за згодою батьків (усиновлювачів), опікунів чи піклувальників та в їх супроводі чи в супроводі осіб, які уповноважені ними.

Тобто, право людини на свободу пересування є невід'ємним правом людини, що потребує гарантування засобами державного впливу [1]. Реалізація свободи людини на пересування неможлива без надання відповідних послуг транспортом, діяльність якого підлягає регламентації.

Тож виходимо з позицій, що діяльність транспорту не є якимось абстрактним явищем, яке стосується абстрактних послуг та специфіки їх надання. Як вже зазначалося, вони пов'язані з використанням транспорту як способу реалізації права людини на свободу пересування.

Особливо живо це усвідомлюється в моменти порушення даного права.

Наведемо приклади. Зима 2013 року.

У перший тиждень січня аерокомпанія «Аеросвіт» скасувала близько 20 раніше проданих рейсів. Люди застрягли у найбільших аеропортах світу. У столичному «Борисполі» люди ночували на стільцях, а тих, хто застряг надовго, авіакомпанія годувала... один раз на добу. Удачею пасажери вважали затримку рейсу у декілька годин. Потерпілим збитки не компенсували.

Рейс на Тель-Авів люди чекали 2 дні. Авіаперевізник не запропонував ані інших маршрутів, ані готелю навіть вагітним.

У в'єтнамському аеропорту – Хо Ши Мін – люди чекали на виліт добу. Їм пояснили, що літак авіакомпанії арештували за борги. Люди були ладні самі сплатити кошти, аби скоріш повернутися додому.

"Те, що пасажери "Аеросвіту" стали заручниками цієї нездорової ситуації, абсолютно неприйнятно. Треба втручатися. Найперше, всіх пасажирів, заблокованих за кордоном, якнайшвидше треба повернути на Батьківщину і добитися компенсації всім, хто постраждав від затримок і скасування рейсів", – прокоментував прем'єр-міністр України Микола Азаров [4].

Так прокоментували ситуацію вітчизняні ЗМІ.

Виявляється, що так чи інакше, але ми (пасажери) є заручниками транспорту та транспортної системи. Саме це потребує встановлення системи балансів меж та обмежень у здійсненні прав учасників транспортних правовідносин.

В основі виниклого і існуючого правовідносини завжди лежать інтереси сторін, опосередковано впливають в цілі, переслідувані сторонами в момент виникнення правовідносини між ними, які проявляються в договірному зобов'язанні.

Так чи інакше, у сторін щодо окремих умов виникає конфлікт інтересів, особливо яскраво це виявляється в публічних договорах і договорах за участю сторони-монополіста. Останній отримує максимальні вигоди завдяки своєму монопольному становищу, чим ущемляються права іншої сторони за договором. Цим порушується принцип цивільного права щодо рівності сторін.

Відсутність компромісу публічних і приватних інтересів потребує вирішення цієї проблеми на рівні правового регулювання суспільних (у нашому випадку, – цивільних) правовідносин.

На думку О.О. Красавчикова, законодавство не відображає всіх інтересів держави і суспільства. Це трапляється і в силу того, що суспільні інтереси розвиваються значно швидше, ніж закон,

однією з невід'ємних рис якого є стабільність, тому останній відстає від інтересів, створюючи протиріччя між “юридичним” та “фактичним” (економічним, політичним тощо) [8, 40].

Як зазначає О.О.Богатих, публічний порядок – це норми права та моральності, які встановлюють певний суспільний порядок, культуру відносин в даній державі [16, 176]. Тут маємо зазначити, що публічний порядок і публічний інтерес – є різноплановими поняттями, хоча і таким, що пересікаються. Порядок – це все ж таки ступінь урегульованості відносин.

Інтересом є суб'єктивний фактор певної особи; його спрямованість, а не можливість. Як підкреслює М.Самбор, інтерес на відміну від потреби, яка визначає необхідність (нужденність) суб'єкта певного блага (матеріального чи нематеріального характеру), поряд з таким благом включає в себе ще й спрямованість суб'єкта на оволодіння таким благом [14, 11].

Так чи інакше, держава, що володіє правами суверена, має засоби імперативу, – імперативно впливати на сутність деяких видів цивільних правовідносин з метою посилити позицію слабкої сторони в договорі, вдається до методів заборон і обмежень. Останні використовуються у сфері договірних конструкцій (регулювання відносин між приватними особами, учасниками конкретних правовідносин), так і в сфері регулювання колізійних моментів, що виникають у точці дотику публічних і приватних інтересів, що накладають відбиток на договірну конструкцію перевезення пасажирів.

Встановлення рівноваги інтересів не може бути оптимальним способом врегулювання взаємних інтересів сторін, оскільки досить часто об'єктивно необхідним є встановлення пріоритету одного з інтересів, і як наслідок, обмеження іншого. При цьому необхідний правильний вибір балансу, оскільки надмірна увага до громадських інтересів обмежує приватні інтереси і не дозволяє їм розвиватися повною мірою і реалізовуватися.

Договір перевезення пасажирів традиційно характеризується як публічний договір, договір про приєднання, що зумовлює специфіку його істотних умов, і залежність можливості формування суб'єктивних цивільних прав «слабкою» сторони договору (пасажирів) від волі перевізника [3, 298].

Ми вже розставили вектор дослідження через призму обмежень договірної свободи. При цьому слід зазначити, що обмеження є антиподом свободи договору, як би зворотною стороною медалі.

З цього приводу у своєму дослідженні А.В. Луць «Свобода договору в цивільному праві України» відзначає, що свобода договору не є безмежною, вона існує в рамках чинних нормативних актів, традицій ділового обороту, а дії сторін мають ґрунтуватися на принципах розумності, добросовісності та справедливості [10, 54].

Обмеження свободи договорів переслідує кілька цілей: 1) захист слабкої сторони, яка починається зі стадії укладання договору і завершується його виконанням і відповідальністю за порушення; 2) захист інтересів кредиторів; 3) захист публічних інтересів (держави та її громадян) [2, 127].

У сфері вироблених вишукувань В.А. Горєв висловив думку, що свобода договору реалізовується в позитивному цивільному праві з допомогою загального правового дозволу, якому кореспондуються конкретні позитивні зобов'язання і заборони [4, 8].

У роботі Мічуріна С.О. знаходимо, що обмеження, які встановлюються на рівні актів законодавства за допомогою правових заборон і позитивних зобов'язань, а й конкретних правових дозволів (через міру дозволеної поведінки).

До існуючих заборон, слід наприклад, віднести заборони, передбачені в Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту України [5]. Згідно з п.149 зазначених правил, водієві автобуса забороняється: починати рух до повного зачинення дверей або відчиняти їх до повної зупинки автобуса; змінювати маршрут і графік руху; розмовляти з пасажирами, пити, вживати їжу, палити під час руху автобуса; відмовляти пасажирів в обслуговуванні; обирати пасажирів за вигідністю їх прямування і т.п.

У свою чергу п.160 тих же правил передбачає заборони по відношенню до пасажирів. Забороняється: відволікати водія під час руху; відкривати двері транспортного засобу до його

погнили зупинки; перешкоджати відкриванню дверей; розміщувати багаж і т.д. Подібні заборони мають на правилах перевезень пасажирів різними видами транспорту.

Цим з достатнім ступенем очевидності обґрунтовується можливість обмеження суб'єктивних цивільних прав, а також застосування заборон у договорі перевезення пасажирів.

І, оскільки мова йде про безпеку для життя і здоров'я учасників перевізних правовідносин, у процесі реалізації ними права на свободу пересування, з метою захисту пасажирів як слабкої сторони договору перевезення пасажирів, останній потребує створення механізму правового регулювання (імперативного характеру) даних правовідносин, але не на рівні Правил, а на рівні цивільних кодексів та спеціальних законів.

Саме через ієрархію прав людини вважаємо, що право людини на життя та здоров'я домінує над правом особи на свободу пересування, останнє ж домінує над фінансовими інтересами, що призводить до висновку про необхідність заборони накладання арештів на транспортні засоби, які знаходяться в рейсі. Така заборона має бути встановлена як на міжнародному рівні, так і на рівні національних законодавств.

Паралельне питання – введення в ЦК України правила ст.922 щодо звільнення від відповідальності перевізника за затримку доставки пасажирів внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника.

Наведемо приклад. Київ. 10 квітня. За даними УНН, повідомленням телеканалу "1+1" Літак "Boeing 737-800", який мав виконати рейс "Київ-Шарм-ель-Шейх", не зміг злетіти у "Борисполі". За повідомленням, літак опечатано до проведення обстеження.

10 квітня о 4:00 у міжнародному аеропорту "Бориспіль" через поломку не зміг злетіти літак рейсу "Київ-Шарм-ель-Шейх". "Boeing 737-800" почав виконувати рейс "Київ-Шарм-ель-Шейх" і, набравши швидкість для зльоту, різко здійснив аварійне гальмування. З літака евакуювали майже 200 пасажирів, а виліт відмінили [5].

Погодимося, що зважаючи на подібні ситуації, норма є правильною, оскільки спонукає (через звільнення від цивільно-правової відповідальності) уникати перевізників неоправданих ризиків, що можуть впливати на життя та здоров'я пасажирів (людей).

Вищезазначене вказує на наявність певного конфлікту прав. З одного боку, Конституція надає свободу пересування, з іншого боку об'єктивно існуюча реальність зумовлює необхідність її певного обмеження, але не порушення.

Обмеження можуть бути пов'язані з об'єктивними умовами – приміром тому є снігопади, які були весною 2013 року, коли практично всі рейси в Європі були скасовані на тиждень. З цим варто рахуватися, оскільки такі обмеження пов'язані з необхідністю забезпечення ієрархічно більш важливих прав – права на життя та здоров'я, почасти може бути пов'язане з забезпеченням публічних інтересів.

Вважаємо, що в ситуаціях, коли особа через порушення договору перевезення обмежується в реалізації свого права на свободу пересування (крім випадків, пов'язаних з забезпеченням права на життя та здоров'я), наприклад, через фінансові негаразди, справи про банкрутство, тощо, право особи не обмежується, а порушується, що дає підстави для використання механізму захисту порушеного права.

Наразі, не дивлячись на наявність певних імперативів, включаючи міжнародні договори та конвенції, які стосуються перевезень пасажирів різними видами транспорту, в регулюванні перевізних правовідносин, спрямованих на забезпечення прав «слабкої» сторони у договорі – пасажирів, оскільки диспозитивне договірне регулювання не має засобів такого впливу на перевізника, рівень забезпечення прав пасажирів, в тому числі що стосується права особи на свободу пересування не є адекватним його потребам.

Це підтверджує наочний приклад, який трапився з товаришами автора. Вони летіли літаком авіалінії Еміратів з Києва в Мозамбік з пересадкою в Катарі. В Катар рейс було скасовано і авіалінії надали квитки пасажирів на складений рейс до Мозамбік Qatar Airways (через Доху)

до Йоганнесбурга (ПАР), а звідти літаками South African Airways чи Linhas Aereas de Moçambique до Мапуту.

Прибувши до аеропорту Йоганнесбурга, місцева влада заборонила покинути територію аеропорту, для того, щоб переїхати до іншого аеропорту, що забезпечує внутрішні африканські рейси, оскільки у пасажирів були відсутні візи, в результаті чого пасажири близько двох діб фактично були позбавлені права пересування, перебуваючи в зоні митного та прикордонного контролю. Ситуація була вирішена після вчинення пасажирами хуліганських дій і доставляння їх до поліцейського відділку, після чого їм було дозволено проїхати (порушуючи візовий режим!) до потрібного аеропорту і продовжити подорож.

На всеукраїнській науково-практичній конференції, присвяченій договірному регулюванню цивільних відносин, що проходила в ЗНУ 19-20 квітня 2013 року, С.О. Мічурін зазначив, що в даному разі мова йде про патологію в праві, що, як не дивно, може бути цілком допустимим у сфері захисту прав особи, особливо коли через порушення ієрархічно менш цінних прав здійснюється захист ієрархічно більш важливих прав – на життя, на свободу, на свободу пересування.

Наведене вказує на наявність певних прогалин в правовому регулюванні питань, пов'язаних з забезпеченням права особи на свободу пересування через договір перевезення пасажирів і необхідність створення імперативів, які б за необхідності забезпечення більш важливих інтересів обмежували право, а з іншого боку, унеможлилювали порушення прав особи, пов'язаних з реалізацією свободи пересування, в тому числі шляхом формування відповідних умов договору на рівні міжнародних норм, ЦК, транспортних статутів та кодексів та правил перевезення пасажирів різними видами транспорту шляхом спільного їх узгодження з МЗС та введення форм типових договорів перевезення.

З точки зору цивілістики це є можливим.

ЛІТЕРАТУРА

1. Анисимова М.Ф. Право на свободу передвижения и свободный выбор местожительства в Украине: история, современное состояние и перспективы развития / М.Ф. Анисимова. – Запорожье: Дикое Поле, 2005. – 208 с.
2. Брагинский М.И. Договорное право: Общие положения / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М.: Статут, 1997. – 682 с.
3. Витрянский В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2001. – 526 с.
4. Горев В.О. Свобода договора як загальний принцип цивільного законодавства України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / В.О. Горев. – К, 2007. – 20 с.
5. Діковська І.А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / І.А. Діковська. – К., 2002. – 19 с.
6. Еволюція цивільного законодавства: проблеми теорії і практики. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. 29-30 квітня 2004 р., м. Харків. – К.: Академія правових наук України, НДІ приватного права і підприємництва, НДІ інтелектуальної власності, Національна юридична академія ім. Ярослава Мудрого, 2004. – 908 с.
7. Колодій А.М. Права людини і громадянина в Україні: навчальний посібник / А.М. Колодій, А.Ю. Олійник. – К.: Юрінком Інтер, 2003. – 336 с.
8. Красавчиков О.А. Характерные особенности правового регулирования недействительных сделок по новому гражданскому законодательству / О.А. Красавчиков // Советское государство и право. – 1965. – №10. – С. 36-43.
9. Літак, що зламався під час зльоту у Борисполі, обстежать фахівці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unn.com.ua/uk/news/1203361-litak-scho-zlamavsya-pid-chas-zlotu-u-borispoli-obstezhat-fakhivtsi>

10. Луць А.В. Свобода договору в цивільному праві України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Луць Аліна Володимирівна. – Львів, 2001. – 166 с.
11. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / А.О. Мінченко. – К., 2011. – 22 с.
12. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О.М. Нечипуренко. – О., 2008. – 20 с.
13. Новини [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://24tv.ua/home/showSingleNews.do?pidsumki_tizhnya_reysi_aerosvitu_bilshe_tizhnya_za_blokovani&objectId=296754
14. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.kiev.ua>
15. Самбор М.А. Інтерес в праві: загальнотеоретичні аспекти розуміння та реалізації [Текст]: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.01 «Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових учень» / М.А. Самбор. – К., 2010. – 22 с.
16. Халфина Р.О. Современный рынок: правила игры: учебное пособие [по торговому и гражданскому праву зарубежных стран] / Р.О. Халфина. – М.: МГУ, Центр общественных наук, Ассоциация «Гуманитарное знание», 1993. – 138 с.

УДК 347.921.001.11

БАЗОВІ ПРИНЦИПИ ЦИВІЛЬНОГО ПРОЦЕСУ ТА ЗЛОВЖИВАННЯ ЦИВІЛЬНИМИ ПРОЦЕСУАЛЬНИМИ ПРАВАМИ

Кудря Т.А., здобувач

Запорізький національний університет

У статті аналізуються такі фундаментальні принципи цивільного процесуального права як змагальність і диспозитивність та досліджуються можливі варіанти зловживання цивільними процесуальними правами виходячи зі змісту зазначених принципів.

Ключові слова: принципи цивільного процесуального права, змагальність, диспозитивність, зловживання правами, зловживання цивільними процесуальними правами.

Кудря Т.А. БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ГРАЖДАНСКОГО ПРОЦЕССУАЛЬНОГО ПРАВА И ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКИМИ ПРОЦЕССУАЛЬНЫМИ ПРАВАМИ / Запорожский национальный университет, Украина

В статье анализируются такие фундаментальные принципы гражданского процессуального права как диспозитивность и состязательность и исследуются возможные варианты злоупотребления гражданскими процессуальными правами исходя из содержания данных принципов.

Ключевые слова: принципы гражданского процессуального права, диспозитивность, состязательность, злоупотребление правами, злоупотребление гражданскими процессуальными правами.

Kudrja T.A. BASIC PRINCIPLES OF CIVIL PROCESS AND ABUSE OF CIVIL PROCEDURAL LAW / Zaporizhzhya national university, Ukraine

This article examines such fundamental principles of civil procedural law as contentiousness and dispositivity and investigates possible variants of abuse of civil procedural law based on the content of these principles.

The principle of contentiousness is a fundamental principle of civil procedure, and its interpretation can not be restricted only to the ability and the admissibility of any procedural measures to win the case in court. Possible variants of unfair procedural conduct of the parties are non-appearance in court in cases when the CPC of Ukraine does not allow the proceedings in the absence of the person and (or) his members; creating situations when the court does not reliably know about the causes of failure to attend the hearing by the